DER

NICARAGUA-KANAL.

GESCHICHTE
UND
BEURTEILUNG DES PROJEKTS.

I. TEIL.

INAUGURAL-DISSERTATION

DER

RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER

KAISER-WILHELMS-UNIVERSITÄT STRASSBURG

BEHUFS

ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE

VORGELEGT VON

LINDLEY M. KEASBEY
AUS NEWARK (NEW-JERSEY).

STRASSBURG.
VERLAG VON KARL J. TRÜBNER.
1892.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542727_0165

INHALT.

ERSTES BUCH:

GESCHICHTE DES KANALS VON NICARAGUA.

I. ABTEILUNG 1502-1814.

Seite

Die Transitfrage zur Zeit des Merkantilismus. Das Kanalprojekt ein Regierungsunternehmen.

KAPITEL I.

Okkupation und Kolonisation Nicaraguas durch die Spanier.

§ 1. Land und Bevölkerung Nicaraguas in älterer Zeit. 1
§ 2. Die europäischen Kulturländer zu dieser Zeit. . . 5
§ 3. Okkupation Nicaraguas und der Kanalroute. Auftauchen des Kanalprojekts 6
§ 4. Kolonisation Nicaraguas. Abstammung der Mosquito Indianer 10

KAPITEL II.

Der Kampf Spaniens mit England um die nicaraguische Kanalroute.

§ 5. Freibeuterzüge 11
§ 6. Entstehung des englischen Mosquito-Protektorats . 12
§ 7. Die englisch-spanischen Seekriege 13
§ 8. Der amerikanische Freiheitskrieg 14
§ 9. Der Vertrag von Versailles. Aufgabe des Mosquitolands seitens der Engländer 15
§ 10. Wiederauftauchen des Kanalprojekts. Alexander von Humboldt. Erster Baubeschluss 15

II. ABTEILUNG 1814-1849.

Die Transitfrage zur Zeit der Entwickelung des modernen Liberalismus und Individualismus. Das Kanalprojekt ein nationales Privatunternehmen.

KAPITEL I.

Wirtschaftliche und politische Lage Europas und Amerikas zu dieser Zeit.

§ 11. Allgemeine Individualisirung von Arbeit und Besitz. Die englische Freihandelsschule 18
§ 12. Die „Monroe-Doktrin“ 19

KAPITEL II.

Früheste Kanalgesellschaften.

§ 13. Anfänge von Gesellschaftsbildungen 21
§ 14. Mittel-Amerika fordert die Vereinigten Staaten zur Mitwirkung beim Kanalbau auf. Antwort der Vereinigten Staaten 21
§ 15. Beschluss des Fœderal-Kongresses von Mittel-Amerika. Erfolglose Versuche amerikanischer und holländischer Kapitalisten 22
§ 16. Mittel-Amerika fordert zum zweiten Male die Vereinigten Staaten zur Mitwirkung auf. Antwort der Vereinigten Staaten. Senatsbeschluss vom 13. März 1835 23
§ 17. Missglückter Versuch der Mittelamerikaner, den Kanalbau allein auszuführen 24
§ 18. Senatsbeschluss vom 2. März 1839 24
§ 19. Erfolglose Versuche auswärtiger Kapitalisten . . . 24

KAPITEL III.

Der Kampf um den Besitz der Mündung des San Juan.

§ 20. Das Protektorat über das Mosquitoland wird von den Engländern wieder aufgenommen 25
§ 21. Ansprüche der englischen Regierung 27
§ 22. Besitzergreifung der Mündung des San Juan seitens der Engländer 28

KAPITEL IV.

Nationaler Individualismus in den Vereinigten Staaten.

§ 23. Kanalvertrag zwischen den Vereinigten Staaten und Neu-Granada 29
§ 24. „Compania de Transito de Nicaragua“, Hise-Kanalvertrag mit Nicaragua 30

III. ABTEILUNG 1849-1867.

Die Transitfrage zur Blütezeit der liberalen individualistischen Ideen. Das Kanalprojekt ein internationales Privatunternehmen.

KAPITEL I.

Zusammenwirken Englands und der Vereinigten Staaten.

§ 25. „American Atlantic and Pacific Ship-Canal Company." Squier-Kanalvertrag 33
§ 26. Clayton-Bulwer-Vertrag 35

KAPITEL II.

Unmittelbare Folgen.

§ 27. Greytown wird von den Engländern der Kanalgesellschaft überlassen. Ansprüche Costa-Ricas 39
§ 28. „Basis für ein Übereinkommen" 40
§ 29. Vorübergehender Transit durch Nicaragua. Wrack des Projekts 41

KAPITEL III.

Weitere Entwickelung.

§ 30. Bürgerkrieg in Nicaragua. Aufhebung der Kanalkontrakte 42
§ 31. Englische Übergriffe in Mittel-Amerika 44
§ 32. Aufhebung des Mosquito-Protektorats. Beibehaltung des Clayton-Bulwer-Vertrags 45

KAPITEL IV.

Versuche der Vereinigten Staaten.

§ 33. Vermessungskommission 46
§ 34. Cass-Yrisarri-Kanalvertrag. Belly-Kontrakt . . . 47
§ 35. Mittelamerikanische Transitgesellschaft. Chevalier-Kontrakt 48
§ 36. Zusammenstellung 49

IV. ABTEILUNG, 1867-1892.

Die Transitfrage in der Neuzeit. Das Kanalprojekt ein nationales Staatsunternehmen.

KAPITEL I.

Vorbereitende Ereignisse.

§ 37. Kanalvertrag vom Jahre 1868 50
§ 38. Amerikanische Vermessungen auf dem Isthmus . . 51
§ 39. Die Panama-Kanalgesellschaft 52
§ 40. Stimmung in den Vereinigten Staaten 54

KAPITEL II.

Heutiger Zustand der Transitfrage.

§ 41. „Eads' Schiffseisenbahn." Die „Provisorische nicaraguische Kanalgesellschaft" 55

§ 42. Zusammenbruch der beiden Privatunternehmen. Frelinghuysen-Kanalvertrag 57

§ 43. „Provisorische nicaraguische Kanalgesellschaft" . . 58

§ 44. „Maritime-Kanalgesellschaft" 60

§ 45. Heutiger Zustand des Kanalbaus. Finanzielle Verhältnisse der Maritime-Gesellschaft 62

KAPITEL III.

Heutige Ansichten über die Transitfrage in Amerika.

§ 46. Neue Kanalpartei 63

§ 47. Vorgeschlagene Bill derselben 64

§ 48. Schlussbetrachtung 67

I. ABTEILUNG 1502—1814.

KAPITEL I.

§ 1.

Die Entdeckung Amerikas wirkte auf die Bestrebungen der europäischen Kulturvölker, eine direkte westliche Durchfahrt nach Asien zu finden, nicht lähmend ein; vielmehr spornte der Erfolg des Columbus sie an, von dem gesteckten Ziele nicht abzuweichen.

Mit der vollkommenen Entdeckung der neuen Landfeste wurde wohl dieser Plan zerstört, doch ein anderer ins Leben gerufen, welchem Hunderte von Jahren nachgerungen wurde, bis er in unseren Tagen endlich lebendige Gestalt annahm — die künstliche Durchstechung des amerikanischen Kontinents!

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die mittelamerikanische Landenge der natürliche Ort dieser Versuche sein muss, die Geschichte, dass sie es auch von jeher gewesen.

Zu einem Wege für den Transport von Schiffen vom atlantischen nach dem stillen Ozeane eignen sich, infolge der natürlichen Form der Landenge, der Lage und der Struktur der Gebirgszüge und des Laufs der Flüsse nur drei Stellen:

1. der Isthmus von Tehuantepec,
2. der Isthmus von Panama und
3. der Isthmus von Nicaragua, unter Benutzung des San Juan Flusses und des Sees von Nicaragua.

In dieser Abhandlung wird von der an dritter Stelle genannten Route hauptsächlich die Rede sein als der einzigen, welche — wie wir später sehen werden — bei der Transitfrage heute noch in Betracht gezogen werden kann.

Nicaragua liegt zwischen dem 10. und 15. Grade nördlicher Breite und dem 83. und 87. westlicher Länge von Greenwich und wird im Norden von Honduras, im Süden von Costa-Rica begrenzt. An der Ost- und Westseite wird es von dem karibischen Meere und dem stillen Ozeane bespült.

A. Das Land,

dessen Flächeninhalt 133 587 qkm beträgt, hat die Gestalt eines unregelmässigen Vierecks.

1. Die längste Seite bildet die Nordgrenze, die sich vom Golf von Fonseca am stillen Ozean bis zum Kap Gracias a Dios am karibischen Meere in einer Länge von 466 km erstreckt.
2. Die Ostgrenze läuft längs des karibischen Meers von Kap Gracias a Dios bis zur Mündung des San Juan Flusses 402 km.
3. Von da landeinwärts nach Westen gewendet, erreicht sie in der Bai von Salinas nach 194 km den stillen Ozean.
4. Die Westgrenze dehnt sich von der Bai von Salinas längs des stillen Ozeans bis zum Golf von Fonseca 257 km weit aus.

B. Die Küste.

1. Die Küste des stillen Ozeans bildet drei gute Hafenstationen: den Golf von Fonseca, den Hafen von Corinto und die Bai von Salinas; ferner drei ziemlich günstige Ankerplätze: Tamarindito, Brito und San Juan del Sur.
2. Die Küste des karibischen Meers enthält nur einen für grössere Schiffe geeigneten, heute aber versandeten Hafen: San Juan del Nord oder Greytown.

C. Gebirge und Gewässer.

1. Das ganze Land wird in der Richtung von Nordwest nach Südost von den Cordilleren durchzogen. Diese haben nur an ihrer Südwestseite Gelegenheit zur Bildung eines
2. Tieflands gegeben. In demselben liegen zwei grössere mit einander verbundene Seen, der von Managua [1553 qkm] und jener von Nicaragua [8800 qkm]. Der Abfluss derselben ist der San Juan, welcher sich in das karibische Meer ergiesst.
3. Waldbedeckte Ausläufer der Cordilleren reichen östlich bis zum karibischen Meere. Sie geben den vielen kleinen Flüsschen wenig Gelegenheit zur Entwickelung, so dass deren Mündungen versandet und das Mündungsgebiet zum grossen Teile Marschland und Lagune geworden ist.
4. Dem schmalen Lande auf der Südwestseite beider Seen ist längs des stillen Ozeans ein niedriger Gebirgsrücken der Cordilleren vorgelagert, der sich nach Südost fortsetzt.

Die geographische Beschaffenheit des Lands zeigt, dass gerade hier die zu einer Durchstechung günstige Stelle gelegen ist. Wir werden bei den Kanalprojekten, die später besprochen werden, hierauf zurückkommen.

D. Klimatische und wirtschaftliche Verhältnisse.

Die Gebirgsbildung hat eine Zweiteilung des Lands zur natürlichen Folge.

1. Der Nordostpassat, welcher die Ostseite des Gebirgs zuerst trifft, bewirkt daselbst reichliche Niederschläge; dichte Wälder auf nassem Boden, starke Flussbildung, doch ohne kräftige Ausbildung, sind im Gefolge. Das Marschland ist feucht, die Luft mit Wasserdampf geschwängert, das Klima ungesund. Die Bedingungen zum Ackerbau sind nicht vorhanden; wertvolle Erze enthält der Schoss der Erde daselbst nicht, so dass die einzig mögliche Beschäftigung der Bewohner

im Fischfang, in der Jagd und in der Holzfällerei besteht.

2. Die Tiefebene jenseits des Gebirgs trifft der Passat erst, nachdem er seinen Wassergehalt verloren; die Luft daselbst ist trocken und gesund, die mittlere Jahrestemperatur schwankt zwischen 21° und 33° C. Das Gebirge enthält einträgliche Gold- und Silberbergwerke, sein Westabhang bietet prächtige Weideplätze, das Thal reichliche Ernten von Kartoffeln, Kaffee, Mais, Indigo, Zucker und Kakao. Alles ist hier einer gedeihlichen Entwickelung günstig, zumal die trockene Jahreszeit nur vom November bis zum Mai dauert.

So wird es erklärlich, dass schon in der praehistorischen Zeit des votanischen Reichs das schöne fruchtbare und gesunde Thalland stets im Besitze von zivilisierten Völkern gewesen ist, während an der östlichen Seite des Höhenzugs und an der karibischen Küste wilde Eingeborene unstät lebten.

In der historischen Periode der allgemeinen amerikanischen Völkerwanderung siedelten sich aus Mexiko eindringende Stämme reinen nahuanischen Bluts in dem Thallande an und trieben daselbst Ackerbau und Viehzucht.

Bei dem Erscheinen der Europäer standen sie noch auf der Ackerbaustufe; doch zeigen goldene und silberne Werkzeuge und kunstvoll gearbeitete Töpferwaren aus dieser Zeit, dass gewinnbringendes Gewerbe und feineres Handwerk sich bei ihnen zu entwickeln begonnen hatte. Sie lebten abgeschlossen und für sich und kamen wenig in Berührung mit den rohen Jägervölkern des Höhenzugs und dem tief stehenden Fischervolke des Küstenstrichs, das nur von Marschland zu Marschland, von Lagune zu Lagune, zu ziehen gewohnt war. § [1]

§ [1] „Climatic and Sanitary Notes on the Nicaragua Canal Route“ by J. F. Bransford M. D. U. S. N. vid „Nicaragua Canal. Discussion before the American Association for the Advancement of Science“ N. Y. G. P. Putnams & Sons 1887 36th Meeting Report. Klöden „Handbuch der Landes- und Staatenkunde“ III. Auf. 1877.

§ 2.

Zu dieser Zeit erhob das städtische Leben in den modernen Kulturländern Europas das Gewerbe und den Handel zu selbständigen Berufs- und Erwerbszweigen.

Die vorzüglichste Wirkung dieser wirtschaftlichen Entwickelung zeigte sich in dem Uebergang von der Naturaltausch- zur Geldwirtschaft, in der Einführung eines allgemeinen Tauschmittels und Wertmessers, — der gemünzten Edelmetallstücke.

Indem sich so am Ende des Mittelalters in Europa durch ununterbrochene Wechselwirkung der Handel, das Gewerbe und das Geldkapital gegenseitig verstärkten, wurde nicht nur der Produktion durch Zuwachs der Geldmittel Vorschub geleistet, sondern auch die Nachfrage nach Edelmetallen ins Leben gerufen.

Eine Änderung in dem politischen Leben war hiermit verbunden.

Die Städtegründung und die Ausdehnung der Geldwirtschaft brach allmählich die Macht des Grundadels. Die alte lokale grundherrliche Verwaltung wurde durch die Anstrengungen angesehener, mächtiger Familien durch eine mehr territoriale Verwaltung ersetzt, die ein geregeltes Steuerwesen nicht entbehren konnte.

Diese Umwälzungen im wirtschaftlichen und politischen Leben erhoben in den europäischen Kulturländern das Edelmetallgeld zu einer wichtigen Grundform des Vermögens.

Die neuen Regierungen bemühten sich daher, dieses Edelmetallgeld in möglichst grosser Menge in ihre Länder zu ziehen.

Wir haben hier die Epoche des beginnenden Merkantilismus.

IV p. 1122. — Hubert Howe Bancroft „Native Races of the Pacific“ Vol. II pp 117, 543—553, 684—747. — Vol. III p. 450 — Vol. V pp 24, 164, 231. Bancroft & Co. San Francisco 1882. — E. G. Squier „Central American States“ Appleton & Co. N. Y. 1854. Justin Winsor „Narrative and Critical History of America“ Vol. I. pp 134—207 Boston 1889.

Die Entdeckung Amerikas und der dortigen reichen Gold- und Silberfelder musste bei den Leitern dieser neuen Staaten das Verlangen und Bestreben erzeugen, von jenen edelmetallreichen Gebieten möglichst grosse Teile zu gewinnen und sich deren Reichtum zu sichern.

Da dieses Streben der frühen Geschichte Nicaraguas und den Durchfahrtsprojekten seinen Stempel aufdrückt, so sind von jenem Gesichtspunkte aus die kommenden Jahrzehnte zu beurteilen.

§ 3.

Der Reichtum Amerikas wurde anfangs wenig beachtet, gingen doch die Bemühungen der neuen Regierungen und der Forschungsreisenden dahin, den Reichtum Asiens zu gewinnen, welches Marco Polo und seine Zeitgenossen in glühenden Farben geschildert hatten.

Columbus selbst hielt seine entdeckten Länder für eine dem asiatischen Weltteile vorgelagerte Inselreihe und verfolgte daher sein Vorhaben weiter, vor allen Dingen eine westliche Durchfahrt durch jene Inselbrücke nach Asien zu finden.

Auf der vierten Reise betrat er am 14. August 1502 im Gebiete von Nord-Honduras zum ersten Male den Boden des mittelamerikanischen Festlands, dessen ganze Ostküste durch diese und spätere Forschungsreisen entdeckt wurde.

Das Land wurde im Jahre 1507 von König Ferdinand von Spanien als Provinz Castilla del Oro dem Günstling Nicuesa übergeben; aber erst unter Vasco Nuñez Balboa, welcher im Jahre 1513 an die Küste des stillen Ozeans kam und die Enge des mittelamerikanischen Kontinents feststellte, begann die Blüte des Lands. Der ungeheure Reichtum desselben war damals noch nicht bekannt. War doch das Streben der nationalen Staaten immer noch allein auf den Besitz des asiatischen Reichtums gerichtet! Die Entdeckungsfahrten von Pedrarias Davila, welchen Karl I. im Jahre 1515 zu Nuñez Nachfolger ernannt hatte, erstreckten sich vom Golfe von Panama bis zu dem von Nicoya am stillen Ozeane. Im Jahre 1522 wurden dieselben auf Befehl des Königs

durch Gil Gonzales Davila weiter verfolgt. In Panama zerlegte dieser seine Schiffe und liess sie von Lasttieren quer durch das Land bis zum stillen Meere tragen. Hier setzte er die Schiffe wieder zusammen und begann seine Forschungsfahrt nach Norden. Dieses Unternehmen brachte die Spanier an die westliche Küste von Nicaragua und verschaffte ihrem König das ganze Land bis zum See von Nicaragua. Gonzales nahm das Land im Namen des Königs von Spanien in Besitz, ohne jedoch imstande zu sein, seine Erwerbungen gegen die sich bald erhebende Bevölkerung zu behaupten.

Francisco Hernandes der Cordova wurde hierauf von Pedrarias Davila, welcher auf die Erfolge des Gonzales eifersüchtig war, nach Nicaragua geschickt. Er sollte dieses Land für die spanische Krone im Namen des Gouverneurs erwerben und unter Benutzung des Sees von Nicaragua eine Durchfahrt vom stillen zum atlantischen Ozeane finden. Dieser Befehl hatte die Umfahrung des Sees von Nicaragua und die Auffindung des San Juan Ausflusses zur Folge.

Zu derselben Zeit bemühte sich auch Cortes in Mexiko die Frage nach der Durchfahrt nach Asien zu lösen. Nachdem er die Ueberzeugung gewonnen hatte, dass sich in Mexiko selbst keine solche befinden könne, schickte er zur Lösung des Rätsels der Durchfahrt (: — „del secreto del estrecho“ —:) Schiffe zur Küstenuntersuchung sowohl nach Norden als auch unter Olid und Saavedra nach Süden. Letztere sollten das Gebiet am Nicaragua-See — damals Süsswassersee genannt — der Cortesschen Machtsphäre unterwerfen.

Gonzales war inzwischen nach dem nördlichen Nicaragua zurückgekehrt, während Hernandes der Cordova im Süden dieses Lands sich aufhielt. Als noch Olid und Saavedra ankamen und die drei Expeditionen an einem Punkte zusammentrafen, erzeugte die Eifersucht der vier Führer grosse Streitigkeiten. Um diese an Ort und Stelle zu schlichten, machte sich zuerst Cortes auf den Weg; doch hatte er den Schauplatz des Streits noch nicht erreicht, als er nach Mexiko zurückgerufen wurde.

Dann eilte Pedrarias, welcher Hernandes nicht mehr trauen konnte, von Panama herbei, um durch seine Gegenwart Cortes und Gonzales in ihren Bestrebungen zu hindern.

Die Reibereien zwischen den einzelnen Führern, von denen sich keiner dem anderen unterordnen wollte, veranlassten schliesslich (1526) Karl I., die ganze Provinz Castilla del Oro in mehrere Provinzen zu teilen.

Eine derselben war Nicaragua, zu deren Gouverneur Pedrarias im Jahre 1528 ernannt wurde.

Dieser erblickte nach Eroberung des ganzen Thallands und nach Unterwerfung der wilden in die Gebirge sich zurückziehenden Indianerstämme seine Hauptaufgabe darin, die Mündung des San Juan Flusses in seinen Besitz zu bekommen. Denn eine Durchfahrt nach Asien war noch nicht aufgefunden, wohl aber mittlerweile der Edelmetallreichtum des zuerst unterschätzten neuen Gebiets erkannt. Der Besitz der Mündung des San Juan Stroms musste Pedrarias erstrebenswert sein, weil von dort aus die Schiffe direkt dem König nach Spanien die Bodenschätze seiner amerikanischen Provinzen tragen konnten.

Anfangs scheiterte an der Wildheit der Gebirgsbewohner die Lösung dieser Aufgabe, die erst unter Pedrarias Nachfolger, Contreras, und zwar in friedlicher Weise im Jahre 1531 erfolgte. Der unmittelbare Verkehr zwischen dem reichen Thallande und Europa war eröffnet und der erste Schritt zu einer Verbindung des atlantischen und stillen Ozeans durch Nicaragua gethan. Dieser Erfolg war durch die merkantilische Strömung in den neuen europäischen Staaten und durch das damit verbundene Verlangen nach grossen Mengen von Edelmetallen hervorgerufen.

Spanien war in den Besitz der Schätze Amerikas gekommen; demselben die Reichtümer Asiens zuzufügen blieb das Vorbild, dem es unentwegt nachrang.

Es ging mit frischen Kräften an die Aufgabe die westliche Durchfahrt nach Asien zu finden. Andere europäische Mächte verfolgten das gleiche Ziel. England hatte des-

wegen die Cabot ausgeschickt, Frankreich Verrazono und Cartier. Ponce de Leon suchte die Durchfahrt im Norden, der Portugiese Magalhaens im Süden der amerikanischen Landfeste. Als Magalhaens 1519 die Richtung einschlug, welche vor ihm Amerigo Vespucci eingeschlagen hatte, entdeckte er den Seeweg nach Ost-Indien.

Alle diese Expeditionen bewiesen, dass die direkte Seeverbindung Europas und Asiens in der früher gedachten natürlichen Weise nicht vorhanden sei. Spanien begann sich deshalb mit dem Gedanken zu tragen, eine künstliche Wasserstrasse durch seine mittelamerikanischen Kolonien herzustellen. Diese Projekte tauchten schon unter der Regierung Karls I. auf. Einmal wurde der Isthmus von Panama (1528-34), ein andermal der See von Nicaragua mit dem San Juan denselben zu Grunde gelegt.

In einer Schrift des portugiesischen Kapitäns Antonio Galveo vom Jahre 1550 finden wir vier Stellen angegeben, welche sich für eine künstliche Wasserstrasse eignen sollten. Eine derselben ist der Weg von Nicaragua.

Der spanische Geschichtsschreiber Gomara führt in einer Abhandlung, welche Philipp II. gewidmet war, nur drei auf, nämlich die Gegend von Tehuantepec, Nicaragua und Panama.

„Es ist wahr", so heisst es dort, „dass Gebirgszüge die Wege hindern, aber wenn es Gebirgszüge giebt, so giebt es auch kräftige Arme.

Entschliesst Euch, die Mittel werden nicht fehlen! Beide Indien, für welche der Durchgang eröffnet wird, werden sie geben. Dem König von Spanien mit dem Reichtum beider Indien auf seiner Schwelle wird das kaum Mögliche leicht werden, wenn das Ziel, welches erreicht werden soll, der Besitz des Handels mit Indien sein wird." § [3]

§ [3] Hubert Howe Bancroft „History of Central America" Vols I and II, San Francisco, Bancroft and Co 1882. — Juarros „History of Guatemala" (out of Print) Squier „Nicaragua". Appleton and Co. N.-Y. 1852. — John T. Sullivan M. D. U. S. N. „Report

§ 4.

Eine Änderung in der spanisch-amerikanischen Politik trat zu dieser Zeit ein. Spanien hegte die Befürchtung, dass nach Herstellung eines Durchwegs durch Mittelamerika der mittel- und südamerikanische Handel in Edelmetallen und Kolonialprodukten, den es damals allein beherrschte, durch die Konkurrenz der anderen Nationen Abbruch erleiden würde. Es that fortan alles einen Kanalbau zu verhindern.

Hand in Hand mit dieser Politik gieng die Neuorganisation der spanischen Kolonien im Jahre 1542. Die einzelnen Provinzen, welche unter selbständigen Gouverneuren gestanden hatten, wurden in bestimmte „Audiencia“ oder Königreiche zusammengezogen. Eines derselben, Mittelamerika, wurde als „Audiencia del Guatemala“ unter direkte Verwaltung des Mutterlands gestellt. Der Flächeninhalt dieses Königreichs reichte theoretisch vom atlantischen bis zum stillen Ozeane, doch blieb thatsächlich ausser dem ganzen Gebirgslande von Nicaragua auch der östliche Küstensaum wie vordem in Händen der Indianerstämme.

Seit Auffindung und Benutzung des San Juans (cf. p. 7) war der Handelsverkehr zwischen dem Thallande von Nicaragua einerseits und Spanien andererseits besonders in Edelmetallen und Kolonialprodukten bedeutend geworden. Aus diesem Grunde liess die spanische Regierung ihrer merkantilischen Richtung nach kein Mittel unversucht zur thatsächlichen Herrschaft auch über das Gebiet der Indianer zu gelangen.

Doch erreichten weder die friedlichen Bemühungen der Missionäre, noch das blutige Vorgehen der spanischen Kriegsmacht das erstrebte Ziel.

Besonders widersetzte sich das wilde Jägervolk des Gebirgs dem spanischen Eindringen. Die Moscoes, jenes Fischervolk an der Küste, wurden weniger in den Streit hineingezogen.

on historical and technical information relating to the Problem of Interoceanic Communication by way of the American Isthmus.“ Govt Printing Office Washington 1883.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts war hier ein spanisches Sklavenschiff auf seiner Fahrt von Guinea nach Spanien gescheitert. Die Moscoes hatten die bei dem Schiffbruche entkommenen Negersklaven freundlich aufgenommen und ihnen den Aufenthalt in ihrem Lande gestattet. Aus der Vermischung beider Völkerschaften war ein neuer Stamm erwachsen, derjenige der Mosquito Indianer, welcher alle Merkmale des dominierenden Stamms der Moscoes trägt, doch seinen Gehalt an Negerblut in noch grösserer Faulheit und Wildheit zu erkennen giebt.

Das neue Volk breitete sich infolge seiner starken Vermehrung weiter aus, so dass es bald seine Wohnsitze von der Bluefields Lagune bis zum Kap Gracias a Dios hatte. In diesem Gebiete ist es bis zum heutigen Tage als unkultiviertes Fischervolk geblieben. § [4]

KAPITEL II.

§ 5.

Nach der Erwerbung Mittel-Amerikas waren die Spanier im Besitze der dortigen sehr ergiebigen Bergwerke und in demjenigen aller Faktoreien.

Zu Anfange des 17. Jahrhunderts strebten Engländer, Franzosen und Holländer danach, wenigstens einen Teil dieses Reichtums sich anzueignen. Nicht nur deren Regierungen arbeiteten in dieser Richtung, auch unabhängige Leute, die sich heimlich miteinander verbunden hatten, — man nannte sie Freibeuter — durchkreuzten die westindischen Gewässer, und kaperten spanische Schiffe, wo es nur irgendwie gieng, hinweg.

§ [4] „New Laws for Kingdom of the Indies." Madrid 1542-44 Bk. II Tit. XV Laws 6 u. 8. — „British Accounts and Papers" Vol. 45, Document 966 Nr. 5. — „Recopilacion de Indias", Nr. 6. Chap. 15th, Bk. 2. „U. S. Senate Executive Documents" Doc. 12. Nr. 25. 34th Congress. 1st. Session. — Bancroft „Native Races of the Pacific". Vol. I. p. 713, 794 „History of Central America". Vol. II, p. 598. — Squier „Central American States" p. 631-633.

In den Lagunen und Flussmündungen des thatsächlich von den Spaniern unbesetzten Mosquitolandes waren diese Freibeuter vor spanischen Kriegsschiffen sicher; hier fanden sie durch das Gebirge und dessen streitbare Bewohner Schutz gegen einen Landangriff; hier konnten sie ihre Beute verteilen und neue Unternehmungen abwarten, zumal da die Mosquitos ihnen freundlich gesinnt waren, sich ihnen als Soldaten verdingten und ihnen Konkubinat mit ihren Mädchen gestatteten. Ein grosser Teil der Freibeuter war englischer Abkunft; wenn sie auch von der englischen Regierung nicht staatlich als Engländer anerkannt wurden, so leistete doch diese ihren Bestrebungen Vorschub in der Hoffnung, durch die Freibeuter festen Fuss in Mittel- und Süd-Amerika sowie West-Indien fassen zu können und dadurch Gelegenheit zu finden, einen Teil des Reichtums dieser Länder sich zu sichern. § [5]

§ 6.

So wurde zur Zeit dieser Freibeuterzüge die kleine vor dem Mosquitoland liegende Insel St. Catilina — Old Providence von den Engländern genannt — den Spaniern durch einen Engländer, den Earl of Warwick, entrissen.

Die schon früher begonnene Freundschaft zwischen den Mosquitos und den Engländern steigerte sich bald so, dass der junge in England erzogene Mosquitofürst Oldman sein Land und seine Souveränität unter den Schutz Englands stellte.

Als Gegenleistung hatte man dem des Lesens unkundigen Fürsten ein wertloses Dokument eingehändigt, das von König Karl I. unterzeichnet sein sollte, ihm ferner im Namen des englischen Königs eine sogenannte „Krone“ übergeben, die in einem alten Dreimaster bestand.

Der Fürst und seine Unterthanen waren jedoch mit dem Vertrage zufrieden. Auf denselben stützte sich später der Anspruch der Engländer auf das Mosquitoland und durch

§ [5] Bancroft: „History of Central America“ Vol. II p. 598. — Squier: „Central American States“ p. 632.

ihm kamen dieselben in den Besitz des Schlüssels zu einem Kanalweg durch Nicaragua.

Die Klagen der spanischen Regierung in London über das Treiben der Freibeuter blieben erfolglos, da das englische Parlament die Freibeuter als Engländer nicht anerkannte, und später Cromwell in seiner kräftigen auswärtigen Politik ihren Wert für England wohl zu schätzen wusste. Erst als Cromwell den Spaniern im Jahre 1655 Jamaica entrissen und somit selbst festen Fuss in West-Indien gefasst hatte, trat er entschieden gegen die Freibeuter aller Nationen auf. Die mehr thatkräftigen englischen Freibeuter nahmen zu den befreundeten Indianern in Nicaragua ihre Zuflucht; sie setzten sich in dem Lande derselben fest und begannen von dort aus einen sehr einträglichen Handel in Mahagoni und anderen Hölzern nach Europa.

Die von ihnen beeinflussten Mosquitos schickten ihren König Jeremy zu dem englischen Gouverneur von Jamaica, um wie früher unter englischen Schutz genommen zu werden. Gegen Entsendung von fünfzig Mosquitos nach Jamaica, welche zur Sklavenjagd verwendet werden sollten, gab der Gouverneur an Jeremy Waffen und Rhum, doch sonst that er nichts. Später basierte England auf diesen zweiten Schritt das Recht auf das Protektorat über das Mosquitoland. § [6]

§ 7.

Bis zum englisch-spanischen Seekriege (1739—1748) traten in Mittel-Amerika keine für uns wichtigen Ereignisse ein. In diesem Kriege legte England, welches genau wusste, dass ein Angriff auf das spanische Festland erfolglos sein würde, sein Hauptgewicht darauf, Spanien in seinen Kolonien, besonders Cuba, anzugreifen. Agenten wurden in das Land

§ [6] Sir Hans Sloane: „History of Jamaica“ 1 st Ed. p. 76 1707. — „Journals of House of Assembly of Jamaica“ June 1720 Vol. II p. 330. — „British Accounts and Papers“ Vol. 65. Document 13 u. 966 Appendix B. — „Churchillo Voyages“ 3d Ed. 1746 Vol. VI p. 297—302.

der Mosquitos geschickt, um die Indianer gegen die Spanier in Mittelamerika aufzuwiegeln.

Waren die Erfolge des Aufstands auch gering, so blieben doch die Agenten und die zahlreichen englischen Einwanderer auch noch nach dem Kriege im Mosquitoland, ohne dass die spanische Regierung dies verhindern konnte.

Obgleich den Engländern nach dem für sie sonst erfolgreichen siebenjährigen Kriege durch den Vertrag von Paris (1763) geboten wurde, ihre Truppen aus Mittel-Amerika zurückzuziehen und ihnen somit ein weiteres Vorgehen nominell abgeschnitten war, so blieben doch die englischen Ansiedler in dem thatsächlichen Besitz des Mosquitolandes.

Sie wurden im Jahre 1775 gesetzlich unter die Verwaltung von Jamaica gestellt. § [7]

§ 8.

England, dessen Kolonialmacht mit dem Verfalle der spanischen seit dem 17. Jahrhundert stetig gewachsen war, stand bei Ausbruch des amerikanischen Freiheitskriegs an der Spitze der Handel und Verkehr treibenden Nationen. In West-Indien und längs der Küste Mittel-Amerikas hatte es schon festen Fuss gefasst; nun kam es ihm in diesem Kriege darauf an, den Rest der festländischen spanischen Kolonialmacht zu zerstören und dadurch nicht nur den Reichtum dieser Länder an sich zu ziehen, sondern auch den Schlüssel zu dem mittelamerikanischen Transitweg zu erwerben.

Auf Befehl der englischen Regierung fuhr Oberst Polson, dessen Flottille als junger Schiffskapitän der später berühmte Admiral Nelson befehligte, in kleinen Nachen den Fluss San Juan hinauf und besetzte die in demselben liegende spanische Insel San Bartolomé. Mit Hülfe der Mosquito Indianer

§ [7] Letter of: Sir. Wm. Pultney of the English Admiralty to Admiral Vernon dated August 17th 1740 vide „Vernon-Wager Mss“. in U. S. Senate Executive Document No. 194 pp. 73, 47 Congress 1st Session. — „British Accounts and Papers“ Vol. 65 Appendix A. „Report of Lords of Trade on Mosquito Shore“ Plant. Gen. M. p. 311. — „Vertrag von Paris“ 10. Februar 1763, Art. 17.

zwang er nach einer Belagerung von zehn Tagen die nicaraguische Festung Castello Viejo, sich ihm auf Gnade und Ungnade zu ergeben; jedoch musste er infolge ansteckender Krankheiten, welche unter den Truppen ausgebrochen waren, nach Jamaica zurückkehren, ohne die anfangs so erfolgreiche Unternehmung fortsetzen zu können. § [8]

§ 9.

Der Vertrag von Versailles (1783) machte dem amerikanischen Freiheitskriege ein Ende.

In ihm wurden auch die vorher unbestimmten Rechte der englischen Ansiedler und Holzfäller in Mittel-Amerika durch Artikel VI festgesetzt. Derselbe nebst einem Anhange aus dem Jahre 1786 überliess Spanien das ganze Mosquitoland, während jenes ein bestimmtes Gebiet in Guatemala, — Belize, — den englischen Ansiedlern und Holzfällern zuwies.

So kam Spanien noch einmal in Besitz von ganz Nicaragua. Bestrebt, jetzt auch thatsächlich von dem Lande in aller Form Besitz zu ergreifen, wurde an der Mündung des San Juan ein Zollhaus und ein Eingangshafen erbaut (1791); die Bestrebungen jedoch, die MosquitoIndianer zur Anerkennung der spanischen Herrschaft zu bewegen, blieben bei den Wilden, die durch den Verkehr mit den Engländern für diese eingenommen worden waren, erfolglos.

Die Indianer beherrschten ihr Gebiet nach wie vor, ohne sich um die spanischen Ansprüche in irgend welcher Weise zu kümmern. § [9]

§ 10.

Innerhalb dieser unruhigen Periode war der Gedanke an eine direkte Verbindung des atlantischen und stillen Ozeans

§ [8] Admiral Nelson: „Autobiography". — Bancroft: „History of Central America" Vol. II pp 609—612.

§ [9] „Definitive Treaty of Peace between England and Spain" signed at Versailles Sept. 3d 1783 Art. VI. — „Convention between England and Spain relative to America" signed at London July 14th 1786. Articles I, II, III, VII, XI, XIV. — „English Parliamentary Register" 1787 Vol. 22. — „British Accounts and Papers" Vol. 65 Doc. 18.

wieder in bestimmter Form aufgetaucht. Auf Befehl des Königs Karl III. von Spanien waren im Jahre 1779 Vermessungen in Nicaragua wirklich angestellt worden. Dieselben blieben wegen der kriegerischen Verwicklungen, welche Spanien berührten, liegen.

Während der Kriegsjahre hatte die Abhandlung von Don Manuel Galisteo vom Jahre 1781 über einen Durchbruch des Isthmusses nicht die verdiente Aufmerksamkeit erhalten können. Die Zeit der absoluten Herrscherbefehle, einen Kanal ins Leben zu rufen, war in der That vorbei, der Gipfelpunkt der merkantilischen Theorien schon überschritten und damit der Untergang dieser Richtung angebahnt.

Belebt und wissenschaftlich begründet wurde die Frage durch einen freien Forscher, Alexander von Humboldt, der, allein von wissenschaftlichen Neigungen getrieben, während seines zehnjährigen Aufenthalts in diesen Ländern (1798—1808) eine grosse Anzahl genauer Vermessungen und geologischer Untersuchungen anstellte und seine Ansicht über den Kanal in Wort und Schrift verteidigte. Entschieden trat er für die Route von Nicaragua ein. Alle vorhergehenden Untersuchungen, mochten sie unter dem drängenden Streben nach dem Reichtum Asiens und der Kolonien noch so entschieden in Angriff genommen worden sein, hatten wissenschaftlich keine genügende Stütze. Die ersten grundlegenden und thatsächlich wertvollen Arbeiten stammen von Alexander von Humboldt.

Vielleicht angeregt durch die Arbeiten Humboldts oder auch in der Einsicht, wie wichtig nach jeder Richtung die geplante Kanalverbindung sei, entschieden die spanischen Cortes im Jahre 1814, dass ein Kanal vom stillen zum atlantischen Ozeane erbaut werden sollte.

Der Vertrag von Madrid bestätigte nach Beendigung des Kontinentalkriegs dem Königreiche Spanien die Bestimmungen der früheren spanisch-englischen Verträge von 1783 und 1786. Doch zeigte sich Spanien damals zu geschwächt, um den Beschluss der Cortes ausführen zu können.

So endeten die ersten Kanalprojekte.

Viele anderweitige Versuche mussten noch folgen und zu Grunde gehen, bis endlich in unserer Zeit der Kanalbau thatsächlich ins Leben treten konnte. § [10]

§ [10] Sullivan: „Report on historical and technical information relating to the Problem of interoceanic Communication by way of the American Isthmus". Govt Printing Office 1883. — Alexander von Humboldt „Personal Narrative of Travels". Vol. VI pp. 239—300. — „Treaty of Madrid" signed August 28th 1814 Additional Article.

II. ABTEILUNG 1814—1849.

KAPITEL I.

§ 11.

In den Kulturländern hatten inzwischen die Revolutionen gegen die Familienregierungen, welche unter der merkantilischen Richtung reich und übermächtig geworden waren, lange an der starren Form der absoluten Monarchie gerüttelt, ein Stück derselben nach dem andern abgebröckelt, bis schliesslich das morsch gewordene Bauwerk zusammenfiel und den hundertjährigen, auf die Gleichheit der Menschen gerichteten Bestrebungen in der Anerkennung der konstitutionellen Regierungsform zum Siege verhalf. Mit diesem Umschwung in den politischen Ansichten war auch ein solcher in den wirtschaftlichen verbunden. Die frühere Lehre des Merkantilismus machte derjenigen des Individualismus und der freien Konkurrenz Platz. Diese Anschauung wurde durch die damalige Entwickelung des wirtschaftlichen Lebens hervorgerufen und fand einen Ausdruck in der Doktrin der Physiokraten und des Adam Smith.

Vollkommene Freiheit in allen Zweigen der wirtschaftlichen Thätigkeit, der Grundsatz dieser Schule, gelangte in England besonders zur praktischen Anerkennung. Nach Zerstörung der alten hemmenden Schranken trat daselbst eine allgemeine Individualisierung von Arbeit und Besitz ein. Diese Erscheinung wurde in den Ländern, die dem Beispiele Englands folgten, ebenfalls bemerkbar. Hand in Hand mit derselben und mit dem allgemeinen Aufschwung der Industrie, des

Handels und des Verkehrs erfolgte ein bedeutendes Anwachsen des Kapitals in den Händen Privater, welche, bei dem Bestreben dieses günstig zu verwerten und den Weltverkehr nach allen Richtungen der Windrose zu leiten, die Idee der Durchstechung des mittelamerikanischen Isthmusses wieder ins Leben riefen. — Waren es früher reiche Regentenfamilien, welche dem Kanalprojekte näher getreten waren in dem Bestreben, grosse Schätze von Edelmetallen in ihr Land zu ziehen und die Reichtümer der Kolonien in dasselbe zu leiten: so sind es nun Privatunternehmer und Kapitalisten, die unter dem Schutze ihrer Regierung ihr erworbenes Vermögen möglichst günstig anzulegen bestrebt sind.

§ 12.

Zur Transitfrage tritt noch ein selbständiger Faktor hinzu: das nordamerikanische Volk, das bei der Konkurrenz um den Kanalbau sich den älteren europäischen Kulturvölkern entgegen stellt. Bei diesem Volke hatte die neue liberale Richtung ebenfalls Einkehr gehalten, sie war sogar der Anstoss zu seiner Befreiung von der englischen Herrschaft und die Grundlage seiner Verfassung geworden. Es stand mithin mit den europäischen Ländern auf demselben Standpunkte des Individualismus und der Freiheit auf wirtschaftlichem Gebiete. Das feste Vertrauen der nordamerikanischen Nation in ihre selbstgewählte Regierung, ihr warmer Patriotismus und ihr starkes Nationalgefühl bildete hier indessen nicht einen „unbeschränkten", sondern einen mehr „nationalen" Individualismus aus.

Die in der vorigen Abteilung erörterten englisch-spanischen Streitigkeiten in Mittel-Amerika um die Kanalroute berührten die Nordamerikaner erst nach ihrer Unabhängigkeitserklärung. Nach derselben traten sie sofort den einzelnen, ebenfalls dem Joche entronnenen spanisch-amerikanischen Staaten in jeder Hinsicht fördernd und sympathisierend zur Seite. Die einzelnen mittelamerikanischen Völker hatten sich nach dem Tode des mexikanischen Kaisers Iturbide, (2. Juli 1823) welcher sie alle vereinigt hatte, zusammengethan und die

„Föderal-Republik der Vereinigten Provinzen von Mittelamerika“ gebildet. Unbedenklich wurde von nordamerikanischer Seite die Unabhängigkeit dieser neuen Republik anerkannt, entgegen der „Heiligen Allianz,“ die alle Freiheit und Selbständigkeit zu unterdrücken bestrebt war. Als diese ihren Einfluss und ihr Machtwort auch bei den spanisch-amerikanischen Staaten geltend zu machen suchte, sprang diesen ihr nördlicher Bruder kräftig zu Hülfe in der Erklärung der sogenannten „Monroe-Doktrin.“ Präsident Monroe erklärte nämlich in seiner Rede am 23. Dezember 1823:

„In die Angelegenheiten bestehender Kolonien oder abhängiger Territorien irgend welcher europäischen Macht haben wir uns nicht gemischt, und werden wir uns nicht mischen; aber bei den Regierungen, welche ihre Unabhängigkeit erklärt und sich dieselbe erhalten haben, und deren Unabhängigkeit wir nach reiflicher Ueberlegung als auf gerechten Grundsätzen basiert anerkannt haben, könnten wir eine Einmischung zu ihrer Unterdrückung oder zur Bestimmung ihrer Geschicke auf irgend eine Art durch irgend welche europäische Macht in keinem anderen Lichte als dem der Manifestation einer unfreundlichen Gesinnung gegen die Vereinigten Staaten betrachten — — — — — — — — — — — — — — —

Es ist unmöglich, dass die alliierten Mächte ihr politisches System auf irgend einen Teil des einen oder anderen Kontinents ausdehnen könnten, ohne unseren Frieden und unser Glück in Gefahr zu bringen; auch ist es für jedermann undenkbar, dass unsere südlichen Brüder, wenn sie sich selbst überlassen bleiben, dasselbe aus eignem Antriebe annehmen würden. Es ist daher ebenso unmöglich, dass wir einer solchen Einmischung in irgend welcher Form mit Gleichmut zusehen könnten. Es ist immer noch die richtige Politik der Vereinigten Staaten, die Parteien sich selbst zu überlassen in der Hoffnung, dass andere denselben Weg verfolgen werden.“

Durch diese Rede Monroes war die Stellungsnahme der Vereinigten Staaten der „Heiligen Allianz“ gegenüber gekennzeichnet. Jener schloss sich England an und versicherte, es strebe selbst in den spanisch-amerikanischen Staaten nach keinem

Besitze. Infolge dessen würde es entweder für die Zukunft die Unabhängigkeit der abgefallenen Staaten anerkennen, oder einem mit dem Mutterlande angestrebtem Vergleiche der Kolonien kein Hindernis in den Weg legen. Wie die Engländer dieses Versprechen gehalten haben, werden die Thatsachen, die wir nachher aufführen werden, zeigen. § [12]

KAPITEL II.

§ 13.

Unter diesen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen der Neuzeit, sowie unter den freundschaftlichen Beziehungen der amerikanischen Republiken zu einander entstanden die weiteren Kanalprojekte. Schon im Jahre 1823 war im Föderal-Kongresse der neuen mittelamerikanischen Republik der Kanalbau zur Sprache gekommen, ohne jedoch damals weiter beachtet zu werden.

Zuerst traten in England eine Anzahl Kapitalisten unter dem Vorsitze von Herrn Barclay am 18. September 1824 zusammen, um unter Benutzung des San Juan einen Kanal durch Nicaragua zu bauen. Andererseits schickten einige Amerikaner im Dezember desselben Jahres ein Schiff nach genannter Stelle, um Untersuchungen für einen Kanalbau in Angriff zu nehmen und um eventuell einen Kanalkontrakt von der mittelamerikanischen Republik zu erlangen. Die erste Gesellschaft löste sich bald auf, von dem zweiten Unternehmen ist nichts weiteres in die Oeffentlichkeit gedrungen. § [13]

§ 14.

Dennoch bewiesen diese zwei Versuche auf das deutlichste eine dem Kanalbau günstige allgemeine Unternehmungslust. Das mittelamerikanische Volk zeigte sich auch dem

§ [12] President Monroe: „Seventh Annual Message" December 3d 1823. — Letter: Mr. Canning, English Foreign Secretary, to Mr. Rush U. S. Minister in London, dated August 20, 1823 in Senate Executive Document Nr. 194 p. 36. 47th Congress, 1st Session. —

§ [13] Squier: „Nicaragua" Revised Edition 1860, Appendix Chap. III.

Baue geneigt; da es aber eine Mitwirkung der europäischen Mächte nicht wünschte und sich selbst nicht reich und mächtig genug fühlte, das Unternehmen allein auszuführen, so wandte es sich am 25. September 1825 an die Vereinigten Staaten mit dem Vorschlage, bei einem Baue des Kanales an der damals allgemein anerkannt besten Stelle, am San Juan, mitzuwirken.

„Die vortreffliche Haltung der Vereinigten Staaten" (cf. Monroe-Rede) — so begründete es die Aufforderung, — „sei ein Muster und ein Schutz für den ganzen amerikanischen Weltteil gewesen, und deshalb sollte die nordamerikanische Nation auch vor allen anderen den Vorrang bei dem gewinnbringenden grossen Unternehmen haben."

John Quincy Adams, der damalige Präsident der Vereinigten Staaten, beauftragte mit der Antwort auf diesen Vorschlag den Staatssekretär des Auswärtigen, Henry Clay. Dieser solle der Republik durch den nordamerikanischen Geschäftsträger sagen lassen, „die Vereinigten Staaten seien bei diesem Unternehmen sehr interessiert.". Ausserdem wurde dem Geschäftsträger befohlen, sofort Arbeiten darüber anzustellen, in welcher Weise die Kanalausführung möglich, und welche Geldmittel dazu nötig seien.

In diesem sofortigen Eingehen auf den genannten Vorschlag erkennt man nicht nur das grosse Interesse, welches das amerikanische Volk gleich vom Auftauchen des Projekts an demselben entgegenbrachte, sondern auch die überaus freundliche Stellungsnahme der Regierung der Vereinigten Staaten, welche das geplante Unternehmen von Anfang an als ein für ganz Amerika nationales betrachtete. § [14]

§ 15.

Verschiedene andere Kanalvorschläge, die in demselben Jahre von europäischen Kapitalisten gemacht wurden, erhöhten das Vertrauen des Föderal-Kongresses der mittelamerikanischen

§ [14] Letter: Antonio José Cañaz. Central American Minister in Washington to Henry Clay, Secretary of State, U. S. A. dated February 8th 1825. in „House Reports" of 30th Congress 2nd Session No. 145 p. 244. — Letter: Henry Clay to Antonio José Cañaz in answer to above dated April 18th 1825.

Republik auf einen sicheren Erfolg des geplanten Unternehmens. Der Kongress beschloss daher, die Erlaubnis zu einem Kanal für grosse Schiffe durch Nicaragua zu erteilen und den Gesellschaften, die sich zur Ausführung melden würden, sehr liberale Zugeständnisse zu machen. Der Bau wurde einer amerikanischen Gesellschaft, welche sich zu gleicher Zeit mit einer englischen beworben hatte, am 16. Juli 1826 in einem formell verfassten und unterschriebenen Kontrakte übertragen. Die Gesellschaft löste sich aber wieder auf, da sie nicht genügendes Kapital auftreiben konnte.

Im Jahre 1828 versuchte zunächst der König der Niederlande, als Patron einer niederländischen Gesellschaft, in seinem Privatinteresse durch General Ver Veer mit der mittelamerikanischen Regierung einen Kanalkontrakt abzuschliessen. Dieser wurde am 21. September 1830 ratifiziert, aber durch die Wirren der Belgischen Revolution hinfällig. § [15]

§ 16.

Nach diesem missglückten Versuche wandten sich die Mittelamerikaner zum zweiten Male an die Vereinigten Staaten und boten, unter Betonung der politischen Uebereinstimmung beider Republiken, ihnen abermals das Vorrecht des Kanalbaues vor anderen Nationen an.

Die Amerikaner gingen auf den Vorschlag ein; am 13. März 1835 entschied der Senat, dass jeder Gesellschaft, welche den Kanalbau unternehmen würde, von amerikanischer Seite aus Schutz garantiert werden sollte; doch müssten allen Schiffen, welche den Kanal befahren würden, welcher Nation sie auch angehörten, gleichmässige Rechte zugesichert werden. Der auf Befehl von Andrew Jackson nach Mittelamerika gesandte Spezialagent starb noch vor Abschluss der Verhandlungen, und so blieb auch dieser Versuch fruchtlos. § [16]

§ [15] „House Reports“ 30th Congress, 2nd Session, No. 145 p. 374. — Squier: „Nicaragua“ Revised Edition 1860, Appendix Chap. III.

§ [16] „House Reports“ 30th Congress, 2nd Session, No. 145 pp. 241, 249, 268–270, 327.

§ 17.

Im Jahre 1837 versuchten die Mittelamerikaner das Unternehmen allein auszuführen, doch zeigten sie sich dieser Aufgabe infolge innerer Streitigkeiten nicht gewachsen. Diese waren schon in den ersten Jahren ihres Bestehens zwischen den Einzelstaaten ausgebrochen. Bei dem Mangel an Patriotismus für das gemeinsame Reich fiel ein Staat nach dem anderen von der Republik ab und machte sich selbständig. § [17]

§ 18.

Zum dritten Male traten amerikanische Kapitalisten dem Unternehmen näher. Im Jahre 1838 forderte der Bürgermeister von New York in Verbindung mit anderen Männern in einer Bittschrift den Kongress der Vereinigten Staaten zu einer allgemeinen Vereinigung aller Grossmächte der Welt und der mittelamerikanischen Staaten auf: „zur Ausführung einer schiffbaren Verbindung zwischen dem atlantischen und stillen Ozeane mittels eines schiffbaren Kanals quer durch den Isthmus, welcher das Festland von Nord- und Südamerika verbindet."

Die Antwort des Senats vom 2. März 1839 hatte nahezu denselben Wortlaut wie die aus dem Jahre 1835 (cf. p. 23). Zwar berichtete John Stephens, der vom Präsidenten Van Buren behufs Untersuchungen u. s. w. nach dem Isthmus als Spezialagent gesandt worden war, für die nicaraguische Route sehr günstig, doch konnte bei den unruhigen und unbeständigen politischen Zuständen der mittelamerikanischen Staaten die Gesellschaft nur ungenügendes Kapital aufbringen, und so scheiterte auch dieses Unternehmen. § [18]

§ 19.

Ein Versuch des nunmehr selbständigen Staats Nicaragua, die französische Regierung unter Louis-Philippe im

§ [17] Squier: „Central American States", „Nicaragua" Revised Edition 1860 Appendix Chap. III.

§ [18] „House Reports" 30th Congress 2nd Session No. 145, p. 236. — Stephens: „Incidents of Travel in Central America, Chiapas and Yucatan" Vol. II., Chap. 19, Harpers Bros N. Y. 1841.

Jahre 1844 für den Kanalbau zu interessieren, blieb erfolglos.

Aus Mangel an eingezahltem Kapitale hatten auch die beiden fast in denselben Worten verfassten Kontraktabschlüsse keinen Erfolg, welche Nicaragua (1844) mit einer unter dem Schutze des belgischen Königs stehenden belgischen Gesellschaft, und dann mit dem damals in Ham gefangenen Prinzen Louis Napoléon Bonaparte eingegangen war. Hiermit enden die ersten fruchtlosen Versuche, einen Kanal als Privatunternehmen ins Leben zu rufen. § [19]

KAPITEL III.

§ 20.

Bei allen diesen erfolglosen Kontrakten waren die Engländer nicht beteiligt. Unthätig waren sie aber inzwischen nicht geblieben, wenngleich ihr Arbeitsfeld ganz wo anders gelegen war. Wenig beachtet hatten sie durch ihre Ansiedler und Agenten in Mittelamerika auf das eifrigste daran gearbeitet, die Schlüssel zu dem damals vorgeschlagenen Kanalwege in ihren Besitz zu bekommen. So konnten sie bei einem eventuellen Kanalbaue das letzte Wort mitreden, bezw. durch ihren Einspruch jede Ausführung desselben verhindern. Englische Ansiedler und Holzfäller, welche nach den Schlussakten von 1773, 1786 und 1814 (cf. p. 14 u. 15) auf Belize beschränkt worden waren, hatten sich trotz aller Gegenbestrebungen der spanischen Regierung und der mittelamerikanischen Staaten nach und nach immer weiter über die Grenzen ihres angewiesenen Gebiets ausgebreitet. Das frühere freundschaftliche Verhältnis mit den Mosquito Indianern war erneuert, ihre alte Methode, in diesem Lande erfolgreich Fuss zu fassen, war wieder eingeschlagen worden. Den Prinzen George Frederick, den sie als Kronprinzen in Begleitung seines Halbbruders unter dem Vorwand, beiden eine

§ [19] Squier: „Nicaragua“ Revised Edition Appendix Chap. III. — „Canal of Nicaragua, or a Project to connect the Atlantic and Pacific Oceans by means of a Canal“ N. L. B. (Napoléon Louis Bonaparte) London 1846 — als Manuskript gedruckt.

gute Erziehung angedeihen zu lassen, zuerst nach Belize und dann nach Jamaica gebracht hatten, krönten sie (1816) in Belize auf prunkvolle Weise in aller Form zum König des Mosquitolandes und führten ihn dann auf einem englischen Kriegsschiffe feierlichst nach seiner Heimat zurück. Des jungen Königs angeerbte Vorliebe für geistige Getränke hatte die „gute“ englische Erziehung nicht zu unterdrücken vermocht; der stets betrunkene Herrscher wurde in berauschtem Zustande im Jahre 1824 während eines Streits erschlagen. Ihm folgte sein den Spaniern günstig gesinnter Halbbruder. Derselbe wurde von den Engländern wohl aus diesem Grunde verdrängt. Die Herrschaft ging an einen Sambo Neger über, dessen Regierungszeit aber auch nur kurz war. Sein Nachfolger Robert Charles Frederick wurde ebenfalls mit grossem Pompe in Belize gekrönt; doch, übermütig in seiner Stellung, verschenkte er Handelsleuten, die zufällig an seiner Küste gelandet waren, grosse Strecken seines Gebiets. Die Engländer, die das Land nicht aus den Augen verloren und alle dortigen Vorgänge beobachteten, „veranlassten“ den Fürsten zu einer Reise nach Belize, wo er, gewissermassen in unfreiwilliger Verbannung, starb. In seinem Testament — es trägt als Datum den 25. Februar 1826 — wurde Oberst Macdonald, der englische Statthalter von Belize, zum Regenten von Mosquitoland für die Dauer der Minorität der Kinder des Erblassers eingesetzt und der Wunsch ausgesprochen, dass die englische Kirche in dem Mosquitoland zur Einführung gelangen möge.

Oberst Macdonald übertrug die Regentschaft seinerseits an Patrik Walker. Wurden auch äusserlich alle Embleme des Mosquitokönigreichs beibehalten, so ist es doch ersichtlich, dass in Wirklichkeit das ganze Land englischer Herrschaft verfallen war.

Die Mündung des San Juan und damit die Schlüssel des Kanalwegs in die Hände zu bekommen, bildete das nächste Ziel der Engländer. Am 19. August 1841 erschien ein englisches Kriegsschiff in Begleitung eines Kreuzers, welcher das Banner des Mosquitolands führte, an dem Hafen-

zollamt des San Juan und verlangte von dem dortigen nicaraguischen Kommandanten, Lieutenant Quijano, die Anerkennung des Mosquitokönigreichs als eines Alliierten von Grossbritannien. Quijano weigerte sich dies zu thun; er wurde gefangen, von seiner Heimat fortgeführt und an einem öden Küstenpunkte ausgesetzt. Eine ernstliche Genugthuung für diese und andere Vergewaltigungen erhielt auf ihre Beschwerden in London weder die mittelamerikanische Republik vor ihrer Zerstückelung, noch später Nicaragua.[§ 20]

§ 21.

Die englische Regierung, zufrieden mit dem Erfolge ihrer Pioniere in Amerika, nahm jetzt die ganze Angelegenheit in die Hand. Es trat eine Änderung in der Verwaltung von Belize ein, welches Land seit jener Zeit den Namen Britisch Honduras führt. Macdonald wurde durch einen anderen Gouverneur ersetzt und den englischen Agenten in Mittelamerika der Auftrag erteilt, über die wirklichen Grenzen des Mosquitolands und die Rechte der daselbst sesshaften Engländer der Regierung nach London zu berichten.

In nordsüdlicher Richtung sollte sich nach den eingelaufenen Meldungen das Mosquitoland vom Kap Honduras bis zur Mündung des San Juan erstrecken, während als Ost- und Westgrenze der atlantische Ozean und der hohe Gebirgszug angegeben wurde. Es wurde also englischerseits zu dem Mosquitolande auch das eigentlich zu Nicaragua gehörige Gebiet der Jäger- und Gebirgsvölker (cf. p. 4) gerechnet. Dieses Gesammtgebiet als „Mosquito Königreich“ offiziell anzuerkennen, wurde hierauf (1847) von Lord Palmerston als Leiter des Auswärtigen Amts unter dem

§ [20] „Diplomatic Correspondence of the U. S.“ 1865—66 Part. I p. 65. Part III p. 360 39th Congress 1st Session. — „Foreign Relations of the U. S. Vol. I p. 656, 43d Congress 1st Session in „Senate Executive Document“ No. 27 pp. 3—10 32d Congress 2d Session. — „British Accounts and Papers“ Vol. 65 Mosquito Correspondence.“

Ministerium Russel von den verschiedenen mittelamerikanischen Staaten gefordert. § [21]

§ 22.

Nicaragua versagte natürlich die Anerkennung. Um diese zu erzwingen wurde am 15. Oktober 1847 der Regierung von Nicaragua mitgeteilt, dass unter englischer Allianz der Mosquitokönig von dem Hafen von San Juan mit Gewalt Besitz ergreifen würde. Den vermittelnden Vorschlag Nicaraguas, den Streitfall einem Schiedsgerichte zu übergeben, lehnte England ab. Der Hafen von San Juan fiel einem Haufen Mosquitos, der durch die Besatzung von drei englischen Kriegsschiffen verstärkt war, in die Hände, während die zur Verteidigung zu schwache in der Eile mobilisierte Armee von Nicaragua sich nach Serapiqui zurückziehen musste. Die Flagge des Mosquitokönigreichs wurde am Hafen von San Juan aufgehisst, die Behörden verjagt und der Ansiedlung der Name „Greytown“ beigelegt.

Kaum waren die Schiffe in Schussweite vom Hafen, als auch schon durch das von Serapiqui vorgehende nicaraguische Heer die durch Mosquitos verstärkte englische Schutztruppe, welche in Greytown zurückgeblieben war, wieder vertrieben wurde. Dem Befehle ihrer Regierung gemäss, nahmen dann am 28. Februar 1848 zwei englische Kriegsschiffe Greytown abermals ein; ein Teil der Schiffsbesatzung fuhr in Nachen den San Juan hinauf, nahm Serapiqui und schlug die Truppen von Nicaragua derart, dass sie bis Grenada zurückflohen. In dieser Notlage unterzeichnete die nicaraguische Regierung am 7. März 1848 einen von dem englischen Führer, Kapitän Loch, aufgesetzten Vertrag. Nicaragua musste durch denselben dem Mosquitokönig Greytown als unantastbaren Besitz überlassen und seine Zollstelle daselbst aufgeben.

Geschieht auch bei diesen englischen Uebergriffen niemals des Kanalprojekts einer Erwähnung, so ist doch leicht einzusehen, dass jene alle bedingt waren durch das versteckte

§ [21] „British Accounts and Papers.“ Vol. 65 „Mosquito Correspondence.“

Ziel, den Schlüssel zu dem Kanal sich anzueignen und somit vor allen anderen Nationen aus demselben die meisten Vorteile zu ziehen. Dieses Ziel war erreicht; man hatte festen Fuss an der Kanalstelle gefasst. Die Saat der unbedeutenden Freibeuter, Ansiedler und Holzfäller im 17. Jahrhundert hatte eine kostbare Frucht gezeitigt. § [22]

KAPITEL IV.

§ 23.

Die Regierung und die Bevölkerung der Vereinigten Staaten hatten dem Kanalbaue ihr Interesse bewahrt. Dasselbe steigerte sich bald derart, dass der zu einem Kanalbaue drängenden Unternehmungslust des Volks die Regierung thatkräftig Vorschub zu leisten genötigt wurde. Da die politischen Zustände in den aus der mittelamerikanischen Republik entstandenen einzelnen Staaten nicht geeignet waren, grosses Vertrauen in die Stabilität dieser Länder und deren Regierungen zu setzen, so traten die Vereinigten Staaten in Unterhandlung gleichzeitig mit Mexiko und Neu-Granada. In den Praeliminarien des mexikanisch-nordamerikanischen Friedens (1848) scheiterte der amerikanische Wunsch, das Transitrecht durch den Isthmus von Tehuantepec zu erwerben, an der Weigerung der mexikanischen Regierung. In Granada hatten die Nordamerikaner mehr Erfolg. Der im Jahre 1848 zwischen Granada und den Vereinigten Staaten geschlossene Vertrag erwarb den letzteren das Transitrecht durch den Isthmus von Panama, wogegen die Vereinigten Staaten sich verpflichteten:

1. Zur vollkommenen Anerkennung der souveränen Herrschaft von Granada über den ganzen Isthmus von Panama.

---

§ [22] „British Accounts and Papers.“ Vol. 65 „Mosquito Correspondence.“ — „Executive Documents U. S. A.“ Nr. 75. Vol. X, pp. 1-91, 118, 31st Congress 1st Session. — „Senate Executive Document“ Nr. 194, p. 111, 47 Congress 1st Session. — Young: „Narrative of a Residence on the Mosquito Shore“ p. 147, New-York. — Pim: „Dottings in Panama Nicaragua and Mosquito“ London 1868.

2. Zur alleinigen Garantie dieser Herrschaft und der absoluten Neutralität dieses und jedes anderen dortigen Transitwegs.

Die alleinige Garantie des genannten Transitwegs bedeutete für die Amerikaner die ausschliessliche Kontrolle über denselben. Sie bedeutete aber noch mehr; denn durch die Übernahme dieser Garantie gaben die Nordamerikaner ihren nationalen Ansichten im Kanalprojekte allen Mächten gegenüber offenen Ausdruck. § [23]

§ 24.

Die Nordamerikaner hatten durch diesen Vertrag einen der drei Transitwege durch Mittelamerika gewonnen. Man konnte jedoch noch nicht wissen, für welche Route sich eine spätere Kanalgesellschaft entschliessen würde.

Der Erwerb von Californien musste die Bildung einer solchen im Gefolge haben. Dieser und die Entdeckung der dortigen reichen Goldfelder veranlasste einen nach dem neuen Lande gerichteten starken Auswanderungsstrom, der von den alten Staaten aus seinen Weg entweder quer durch die weiten Prärieen Nordamerikas oder um das Kap Hoorn herum nehmen musste. Die Notwendigkeit einer direkten Verbindung des stillen und atlantischen Ozeans wurde zu deutlich, der Ruf nach einem Kanalbau ertönte verstärkt in Wort und Schrift in den Vereinigten Staaten. Von den beiden günstigsten Kanalstellen hatten die Nordamerikaner nur durch Panama das Transitrecht, welches, um zu einem ganz wertvollen zu werden, auch jenes durch Nicaragua voraussetzte.

Dahin richtete sich nun die Aufmerksamkeit der Amerikaner. Eine amerikanische Gesellschaft: „Compania de Transito de Nicaragua“, erlangte am 17. März 1849 von der Regierung Nicaraguas das Recht zu einem Kanalbaue. Beim Verfolgen ihrer Interessen erkannten sie bald die feste Stellung der Engländer, welche sich diese inzwischen durch ihr den anderen Nationen lange Zeit unverständliches Vorgehen

§ [23] „Senate Executive Document“ Nr. 194, p. 40. 47th Congress, 1st Session.

an der Konkurrenzlinie geschaffen hatten. Ein Sturm der Entrüstung zog durch Nord-Amerika gegen die Engländer, „die“, mit Präsident Polks Worten, „von jeher bestrebt gewesen waren, alle wertvollen Handelspunkte der Welt in Besitz zu nehmen, und die jetzt durch ihre über einen unbedeutenden und nichtswürdigen Indianerstamm bestehende Schutzherrschaft darauf abzielten, sich unumschränkte Herrschaft über die Küste von Nicaragua zu erwerben, sowie die Kontrolle über Kanäle oder Eisenbahnen, die jemals dort gebaut würden, an sich zu reissen.“

Die Verhältnisse in Nicaragua und die Treibereien der Engländer waren den Vereinigten Staaten immerhin noch zu wenig bekannt, als dass Präsident Polk Herrn Hise, den er zum Schutze der Gesellschaft schleunigst nach Nicaragua entsandt hatte, mit bestimmten gegen die Engländer gerichteten Instruktionen hätte ausrüsten können. Hise erkannte sofort den Einfluss der Engländer in Nicaragua. In dem Glauben, dem allgemeinen Wunsche seiner Nation in betreff des Kanalbaues und den durch die Monroe-Doktrin ausgesprochenen Absichten seiner Regierung zu entsprechen, erwarb er am 21. Juni 1849 durch einen auf eigene Faust entworfenen Vertrag den Vereinigten Staaten das ewige Transitrecht durch Nicaragua.

Von den Vereinigten Staaten wurde auch hier (cf. 29) als Gegenleistung übernommen:

1. Vollkommene Anerkennung der souveränen Herrschaft von Nicaragua über das ganze von diesem Staate beanspruchte Gebiet,
2. Garantie dieser Herrschaft und der Neutralität des ganzen Transitwegs,
3. Schutz bei Eingriffen fremder Nationen.

Es konnten also die Vereinigten Staaten hierdurch auch die ausschliessliche Kontrolle über jeden Transitweg in Nicaragua erwerben, wie sie eine solche schon in Granada erworben hatten. Sowohl die Bevölkerung Nicaraguas, als auch die der Vereinigten Staaten begrüsste den Vertrag von Hise auf das freudigste; die ersteren deshalb, weil den Engländern ihr bestrittener Besitz wieder entrissen werden sollte, die

letzteren, weil sie in dem Vertrage eine praktische Anwendung der Monroe-Doktrin sahen und den Kanalbau unter nationaler Kontrolle für die nächste Zeit gesichert erachteten. Diese Freude war nur von kurzer Dauer, die nationalen Hoffnungen entbehrten einer festen Basis, wie wir in der nächsten Abteilung erfahren werden. § [24]

§ [24] „Executive Document“ No. 75, p. 92—117, 31st Congress 1st Session. — „Senate Executive Document“ No. 194, p. 41· 47th Congress, 1st Session.

III. ABTEILUNG 1849–1867.

KAPITEL I.

§ 25.

Die seit Aussprechung der Monroe-Doktrin stets betonte *nationale* Seite der Kanalfrage erfuhr eine vernichtende Auffassung von Seiten des Präsidenten Taylor. Unter dessen Administration vollzog sich in den Ansichten über den Kanal eine gänzliche Wandlung. Gegenüber dem Bestreben der vollkommenen Individualisierung von Arbeit und Kapital musste das *nationale* Interesse der Vereinigten Staaten in der Transitfrage zurücktreten. Als Anhänger dieser Richtung hielt sich Taylor nicht veranlasst, einen Vertrag, welcher den Amerikanern neben dem Transitrecht durch Nicaragua die ausschliessliche Kontrolle des Kanals zusicherte, zu ratifizieren. Bei jener konsequenten Durchführung der Monroe-Doktrin befürchtete er einen feindlichen Zusammenstoss mit England. Ein solcher war in der That mit ziemlicher Gewissheit zu erwarten wegen der amerikanischen Zusicherung, die Grenzen Nicaraguas zu schützen, während ein Teil dieses Landes — Mosquitoland — von den Engländern beansprucht wurde. Der sofortige Beginn des Kanalbaues erschien Taylor am wichtigsten. Die in der Monroe-Doktrin ausgesprochenen Versprechungen waren für ihn unhaltbar; sie dem mächtigen England gegenüber aufrecht zu erhalten und hierdurch möglicherweise einen blutigen Konflikt heraufzubeschwören, das war ihm das Transitrecht durch Nicaragua nicht wert.

Daher rief er Hise ab und entsandte einen anderen, diesmal mit Vollmacht ausgerüsteten Geschäftsträger, Herrn Squier, nach Nicaragua zum Abschlusse eines Vertrags über einen Kanal, der allen Nationen offen, jedoch niemals unter der alleinigen ausschliesslichen Kontrolle irgend einer Nation stehen sollte.

Die für einen Kanalbau begeisterte Stimmung der Nordamerikaner hatte nach Auflösung der Compania de Transito de Nicaragua (cf. p. 30) eine neue Kanalgesellschaft in New York gezeitigt. Diese entsandte zur Vertretung ihrer Interessen ebenfalls einen Agenten nach Nicaragua. Unterstützt von dem amerikanischen Regierungsvertreter Squier gelang es demselben, mit der nicaraguischen Regierung für seine Gesellschaft, „The American Atlantic and Pacific Ship-Canal Company" einen Kontrakt für den Kanalbau (23. September 1849) abzuschliessen und der Gesellschaft einen Freibrief zu erwerben, durch welchen sie als juristische Person unter den Gesetzen Nicaraguas anerkannt wurde.

Andererseits schloss auch Squier, seinen Instruktionen entsprechend, im Namen der Vereinigten Staaten einen Vertrag mit der Regierung von Nicaragua zur Ersetzung des unratifizierten Hise-Vertrags, welcher ebenfalls den Vereinigten Staaten das gewünschte Transitrecht durch Nicaragua brachte. Dieses Mal übernahmen die Vereinigten Staaten aber *nur* (cf. p. 29):

1. Vollkommene Anerkennung der souveränen Herrschaft von Nicaragua *über den Kanalweg* vom atlantischen bis zum stillen Ozean.
2. Garantie der Neutralität des ganzen Kanalwegs. Jedoch sollten zu dieser *alle anderen Nationen* ebenfalls aufgefordert werden.

Dementsprechend wurde ferner bestimmt:

3. dass allen Nationen unter gleichen Bedingungen der Kanal offen stehen sollte, vorausgesetzt, dass auch diese, gleich den Vereinigten Staaten, die Neutralität

des Kanals durch Einzelverträge mit Nicaragua garantieren würden.

Die ausschliessliche Kontrolle über den Kanal war mithin von den Vereinigten Staaten *nicht* übernommen worden. Von den früheren in der Monroe-Doktrin, in dem Vertrage mit Granada und in dem Hise-Vertrage mit Nicaragua ausgesprochenen *nationalen* Ansichten über die Transitfrage war die Regierung der Vereinigten Staaten abgewichen. Und mit diesem ersten Aufgeben der nationalen Bestrebungen that man zugleich den ersten Schritt in der Richtung einer unbeschränkten Individualisierung der Transitfrage. § [25]

§ 26.

Die Veröffentlichung obigen Vertrags wurde immerhin mit einer gewissen Zufriedenheit in den Vereinigten Staaten aufgenommen, da derselbe den Amerikanern das Transitrecht durch Nicaragua noch sicherte. Den Engländern dagegen schien ihr Erfolg zu gering. Obwohl durch den Vertrag eine ausschliessliche amerikanische Kontrolle über die Kanalroute beseitigt war, so war für dieselbe immer noch in erster Linie Nicaragua die vertragsmässige Macht, welche aus dieser Stellung zu verdrängen und in Nicaragua durch sich selbst zu ersetzen England von jeher gestrebt hatte. Die englische Regierung stützte sich auf jene im Jahre 1848 unter den drohenden Bajonetten der Regierung von Nicaragua abgedrungene Versicherung, die Stätte und den Hafen von Greytown dem Mosquitokönig zu überlassen; sie gestand daher der Regierung von Nicaragua das Transitrecht von See zu See nicht zu und erklärte den Vereinigten Staaten, dass aus diesem Grunde die Nordamerikaner jene Garantie gar nicht übernehmen könnten, da sie sich auf Gebiete erstrecke, über die Nicaragua gar

---

§ [25] „Executive Document“ No. 75 pp. 118—185, 31st Congress, 1st Session. — „Senate Executive Document“ No. 194 p. 49, 47th Congress, 1st Session. — „British and Foreign State Papers“ London Govt. Print. 1850—51, Vol. 40, Doc. 62 p. 953.

keine Herrschaftsrechte besässe. In dieser Weise spitzte sich die ganze Frage zu, welche gross gezogen worden war durch die englischen Uebergriffe auf der einen und die Durchführung der Monroe-Doktrin auf der anderen Seite. Die Verwaltung Taylors behandelte bei dieser Krisis die allgemeine wirtschaftliche Seite der Transitfrage in einseitiger, individualistischer Hinsicht; sie legte kein Gewicht auf die *nationalen* Interessen der Vereinigten Staaten bei dem Kanalbaue und gab daher in dem Glauben, ohne englisches Kapital den *sofort* gewünschten Kanalbau doch nicht beginnen zu können, allen englischen Forderungen allmählich nach. So versprach Taylor, Nicaragua als die Kanalroute kontrollierende Macht ausser Betracht zu lassen und den mit diesem Lande geschlossenen Vertrag zu lösen; er verzichtete also mit anderen Worten darauf, die Monroe-Doktrin in diesem Falle England gegenüber anzuwenden. Zunächst verpflichtete er sich, auf eine Änderung des Kontrakts mit der Gesellschaft zu dringen, wodurch auch englischen Bürgern das Mitgliedsrecht im Direktorium der Gesellschaft erschlossen werden sollte; und dann, und hierin liegt der Gipfelpunkt seiner vollständig verfahrenen Politik, erklärte er, mit der englischen Regierung als dem Hauptfaktor bei der Tansitfrage, über den Kanalbau in Unterhandlungen treten zu wollen. Hierdurch nahm er nicht nur England als Teilnehmerin am Kanalbaue auf, sondern erkannte auch die den Engländern aus ihren Uebergriffen in Nicaragua erwachsenen Rechte an, eine Anerkennung, welche die amerikanische Regierung vorher stets und ausdrücklich verweigert hatte.

Auf diese Weise kam der am 19. April 1850 unterzeichnete sogenannte „Clayton-Bulwer Vertrag“ zwischen England und den Vereinigten Staaten zustande. Die für unsere Betrachtung wichtigen Punkte desselben sind:

1. Weder England noch die Vereinigten Staaten übernehmen jemals die ausschliessliche Kontrolle über den Kanal, noch bauen sie an demselben Befestigungen.
2. Weder England noch die Vereinigten Staaten nehmen jemals irgend einen Teil von Mittel-Amerika in Besitz, legen daselbst Befestigungen an, kolonisieren daselbst,

üben Herrschaft aus, noch benützen sie dazu irgend eine dortige Allianz oder Schutzherrschaft.

3. England und die Vereinigten Staaten verpflichten sich, über die Neutralität und Sicherheit des Kanals zu wachen und zu gleichem Vorgehen alle anderen Nationen aufzufordern (cf. Squier-Vertrag).
4. England und die Vereinigten Staaten verpflichten sich, alle Bestand versprechenden Kanalgesellschaften zu schützen und ihren Schutz der augenblicklich bestehenden, als einer diesen Forderungen genügenden Gesellschaft, angedeihen zu lassen.
5. England und die Vereinigten Staaten verpflichten sich, jeden etwa durch den ganzen mittelamerikanischen Isthmus gelegten Transitweg zu schützen und diesem Schutze durch Verträge mit den beteiligten Staaten Ausdruck zu geben.

Dieser Vertrag hat seit seiner Abschliessung durch die verschiedene beiderseitige Interpretation Anlass zu fortdauernden Streitigkeiten zwischen England und den Vereinigten Staaten gegeben. Die englische Auslegung gieng von Anfang an dahin, dass England in erster Linie positive und notwendige Mitwirkerin der Vereinigten Staaten bei dem Baue und der Kontrolle irgend eines zukünftigen isthmischen Transitwegs geworden sei, dass es in zweiter Linie seine *damaligen* Besitzungen in Mittel-Amerika behalten könne und nur das Versprechen gegeben habe, von *weiteren* Kolonisationsversuchen an dieser Stelle Abstand zu nehmen. Ob Taylor und sein Staatssekretär Clayton den Vertrag in demselben Sinne verstanden haben, ist weder aus ihren Reden noch aus ihren Briefen ersichtlich. Thatsache ist jedoch, dass sowohl die Abgeordneten, deren Genehmigung der Vertrag im Kongresse vorlag, als auch das amerikanische Volk diese Ansicht nicht teilten.

Bei der Zurückhaltung — man möchte sagen Heimlichkeit —, mit welcher die amerikanische Regierung die Unterhandlungen führte, und bei der Hast, mit welcher die Annahme des Vertrags im Kongresse durchgesetzt wurde, hatten die Mitglieder entweder nicht die Zeit, sich über die Angelegenheit

genügend zu orientieren, oder es gieng ihnen das historische Verständnis der ganzen Sachlage ab. Sie erblickten augenscheinlich in dem Vertrage nur ein Versprechen Englands, das Protektorat über Mosquitoland sofort aufzugeben und jedwede Hilfe den Vereinigten Staaten bei dem Kanalbaue zu leihen. Ein folgenschweres Moment tritt noch hinzu. Um die englische Auffassung des Vertrags ganz klar darzulegen, erklärte kurze Zeit vor der Ratifizierung desselben Sir Henry Bulwer dem amerikanischen Staatssekretär Clayton, dass natürlich von englischer Seite in dem Vertrage Britisch Honduras und dessen abhängige Gebiete als nicht mit inbegriffen gerechnet würden. Unbegreiflicherweise erklärte Clayton sich damit einverstanden, ohne jedoch diese folgeschwere Anfrage des englischen Gesandten dem Kongresse, der diese wichtige, die ganze englische Vertragsauffassung klarlegende Klausel nicht ahnen konnte, nochmals vorgelegt zu haben. Am 5. Juli wurde der Vertrag von beiden Mächten ratifiziert, und mit diesem Tage beginnen die aus der verschiedenen Interpretation fliessenden fortwährenden Streitigkeiten Englands und Amerikas über die Kanalroute. Die Taylorsche Richtung in der Transitfrage hatte für die alte amerikanische Kanalgesellschaft zur unmittelbaren Folge, dass sie

1. von zwei Grossmächten politischen Schutz zugesichert erhielt, dass sie
2. wirtschaftlich der Beteiligung von Angehörigen beider Mächte offen stand, dass sie jedoch
3. rechtlich den Gesetzen eines schwachen unbeständigen Staatswesens unterworfen war.

Für die Lösung der Transitfrage an und für sich sprang so gut wie gar nichts heraus, denn:

1. es beruhte die Basis der ganzen Abmachungen auf Kompromissen und Meinungsverschiedenheiten, und es war
2. der brennende Entscheidungspunkt zwischen den englischen Übergriffen und der Monroe-Doktrin keineswegs erledigt.

Zu welchen Unzuträglichkeiten der zweifache politische Schutz führen musste, in welcher Weise englisches Kapital

sich bei der damaligen Kanalgesellschaft beteiligte, wie Nicaragua seinen Rechtsschutz der Gesellschaft schenkte und wie endlich die Streitigkeiten zwischen England und den Vereinigten Staaten über die Kanalroute beigelegt wurden, das werden die folgenden Erörterungen zeigen. § [26]

KAPITEL II.

§ 27.

Um ihrer Auffassung des Clayton-Bulwer Vertrags sofort Ausdruck zu geben, schickten die Engländer, die das Mosquitokönigreich als einen von Britisch Honduras abhängigen Staat betrachteten, welcher nach der Klausel ausserhalb des Clayton-Bulwer Vertrags stände, ein Kriegsschiff nach Greytown. Unter dem Vorwande, ihr dortiges Protektorat ausüben zu müssen, schifften sie daselbst Soldaten aus.

Zu gleicher Zeit kamen auch die Ingenieure, Agenten und Arbeiter der Kanalgesellschaft, sowie eine Menge Auswanderer daselbst an. Dieselben beachteten weder die Regierung Nicaraguas noch die Ansprüche Englands und richteten eine selbständige Verwaltung unter einem amerikanischen Vorsitzenden ein. Die Bedeutung jener Stätte für England hatte früher darin bestanden, aus den Herrschaftstiteln über dieselbe für sich auch gewisse Rechte an dem Kanalbaue abzuleiten. Das Gewünschte hatte den Engländern der Clayton-Bulwer Vertrag zugesprochen, so dass nunmehr die Herrschaft über Greytown für sie ohne grossen Belang war. England überliess daher kurzweg die Stätte der Kanalgesellschaft, hielt jedoch, um seine Auffassung des Vertrags zu verwirklichen und um seine erworbene Herrschaft in der Nähe des nunmehr halb unter seiner Kontrolle stehenden Kanalwegs nicht zu verlieren, das Protektorat über Mosquitoland aufrecht.

§ [26] „Senate Executive Document“ No. 194 pp. 55—88, 47 Congress, 1st Session. — „Senate Executive Document“ No. 27 pp. 12—73, 32nd Congress, 2nd Session. — „Executive Document“ No. 75 pp. 202—339, 31st Congress, 1st Session. — „Congressional Globe“ Vol. 26, p. 250. — „British and Foreign State Papers“ Vol. 40, Documents 5, 7, 14—18, 19—32, London Govt. Print. 1850—51.

Die Vereinigten Staaten erklärten dieses Protektorat als eine Verletzung des Vertrags. Nicaragua trat sofort klagend gegen England auf, sowie die bis hierher noch nicht erwähnte Republik Costa-Rica. Letztere, welche wie Nicaragua aus der mittelamerikanischen Republik hervorgegangen war, beanspruchte plötzlich gewisse Rechte beim Kanalbaue und begründete dieselben durch ihre Lage auf der rechten Uferseite des San Juan. § [27]

§ 28.

In direkten Hindernissen bei den Vorarbeiten für den Kanal und in ungenügenden Kapitalzeichnungen mussten diese Streitigkeiten ihren Rückschlag äussern. Die neue amerikanische Regierung begann die Fruchtlosigkeit der von ihrer Vorgängerin eingeschlagenen Richtung einzusehen, einer Richtung, die ihr selbst die Hände band; sie war jedoch bestrebt, der Kanalgesellschaft alle Bahnen nach Kräften zu ebenen und aus diesem Grunde vor allem jene Streitigkeiten beizulegen. Präsident Fillimore beauftragte daher einen Spezialagenten in Nicaragua, das ganze Material aller Ansprüche zu sammeln, während zu gleicher Zeit der Staatssekretär des Auswärtigen, Daniel Webster, mit dem neuen englischen Gesandten in Washington, Herrn Crampton, die ganzen Verhältnisse noch einmal einer eingehenden Besprechung unterzog. Die Frucht dieser Konferenzen enthielt (30. April 1852) in der „Basis für ein Übereinkommen“ („Basis of Settlement“) eine Reihe von Vorschlägen, welche auf Grund der in dem Clayton-Bulwer Vertrage ausgedrückten Mitwirkung Englands und der Vereinigten Staaten bei dem Kanalbaue verfasst waren.

Durch dieselben hoffte man die Streitigkeiten unter den vier Staaten beizulegen, um endlich die durch den Clayton-Bulwer Vertrag dem Kanalbaue vorgezeigte Richtung thatkräftig einhalten zu können.

§ [27] „Senate Executive Document“ Nr. 25, pp. 5-21, 50, 84, 34th Congress, 1st Session. — „British and Foreign State Papers“ Vol. 40. Documents 61-63, 85-87. — „The Great Ship-Canal Question“ American Whig Review Nov. 1850.

Costa-Rica war bereit, diesen Vorschlägen beizutreten, Nicaragua dagegen verweigerte seine Zustimmung und protestierte auf das entschiedenste gegen jede Einmischung der Engländer und der Vereinigten Staaten, welche ihm bis jetzt nur unruhige Zeiten gebracht hätten. Die auf der Basis des Clayton-Bulwer Vertrags angestrebte Einigung wurde also nicht erzielt, es blieben die politischen Verhältnisse für den Kanalbau so schlimm wie früher. § [28]

§ 29.

Auch die anfangs ziemlich günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse für denselben fingen an bergab zu gehen; wohl lieferten die unter Leitung des Ingenieurs Colonel Childs durchgeführten Vermessungen für den Kanalbau in der That ein ziemlich günstiges Ergebnis, doch erkannte man andererseits, dass zur Durchführung des Unternehmens eine viel grössere Spanne Zeit nötig sei, als man zuerst gedacht hatte. Um aber die augenblickliche grosse Auswanderung nach Californien zu bewältigen und um jetzt schon eine Einnahme aus dem Transitwege zu erzielen, schloss die Kanalgesellschaft mit Zustimmung der Regierungen Englands und der Vereinigten Staaten einen Nebenkontrakt mit Nicaragua ab. Dieser erwarb ihr das ausschliessliche Recht, sofort alle Gewässer von Nicaragua mit Dampfern zu befahren. Die von der Kanalgesellschaft abgespaltene Transitgesellschaft (— „The Accessory Transit Company“ —) eröffnete einen thatsächlich betriebenen Transitweg vom atlantischen zum stillen Ozean. Die kleine Abzweigung gab dem grösseren Kanalprojekte bald den Todesstoss. Die englischen Kapitalisten erkannten, dass ein Kanalunternehmen zu dieser Zeit verfrüht gewesen, und da durch die Bestimmungen des Clayton-Bulwer Vertrags ihnen das Recht der Mitwirkung bei jedem zukünftigen Kanale gesichert war, so zogen sie es vernünftigerweise vor, Geld in dem damaligen Unternehmen nicht anzulegen, sondern ruhig abzuwarten, bis sie ihr Recht bei einer späteren Gesellschaft zur Geltung bringen könnten. Da die Gesellschaft zu

§ [28] „Senate Executive Document“ Nr. 25, pp. 49 a. 73, 83-146. 31th Congress 1st Session.

dieser Zeit den Bau ohne englisches Kapital auszuführen nicht fähig war und da allen Anstrengungen der Kanalgesellschaft zum Trotz die Engländer auf ihrer Weigerung verharrten, scheiterte schliesslich auch dieses so lange Zeit schwankende Kanalprojekt. Von dem Wrack blieb nur der vorübergehend benutzte Transitweg durch Mittelamerika übrig. § [29]

KAPITEL III.

§ 30.

Die Regierung der Vereinigten Staaten wurde hierdurch nicht abgeschreckt; sie war standhaft entschlossen, einerseits der Transitgesellschaft alle kontraktlich erworbenen *augenblicklichen* Verkehrsrechte in Nicaragua zu erhalten, andererseits alle politischen Verhältnisse für den Kanalbau so zu regeln, dass wenigstens den *späteren* Kanalgesellschaften ein sicherer Weg geebnet sei.

Die traurigen inneren Zustände Nicaraguas machten die erste Fürsorge der amerikanischen Regierung zu einer schwierigen Aufgabe. In Greytown war zuerst ein heftiger Streit zwischen der Behörde, die aus der Mitte der dortigen Ansiedler erwählt worden war, und der unter dem Schutze Englands und der Vereinigten Staaten noch stehenden Transitgesellschaft ausgebrochen, ein Streit von solcher Heftigkeit, dass die amerikanische Regierung denselben nur durch die Macht ihrer Marine beenden konnte.

Zur selben Zeit erregten in Nicaragua die Liberalen gegen die Konservativen einen Bürgerkrieg. Die Liberalen hatten zu ihrer Unterstützung einen amerikanischen Abenteurer, General Walker, herbeigerufen. Dieser vertrieb an der Spitze eines Haufens gleichgesinnter Leute die Konservativen und richtete in Nicaragua unter einem Scheinpräsidenten eine liberale Regierung ein, deren Fäden alle in seiner Hand zusammenliefen. Der neuen Regierung verweigerten die Vereinigten Staaten ihre Anerkennung. Die Antwort Nicaraguas bestand

§ [29] „Senate Executive Document“ No. 194, pp. 88 and 97, 47th Congress, 1st Session. — „The Great Ship Canal Question“ American Whig Review Nov. 1850. — „United Service Magazine“ August 1850.

(18. Februar 1856) in der Aufhebung der Kontrakte und Freibriefe, welche der „Atlantic- und Pacific Ship-Canal Company“ sowie der „Accessory Transit Company“ zugestanden worden waren, sowie in der Beschlagnahme der Dampfer und Fahrzeuge der Gesellschaft.

In dem Bestreben die Sklaverei in Nicaragua wieder einzuführen verfuhr General Walker, der mit den südstaatlichen Sklavenbesitzern in Verbindung stand, in seiner Bevormundung des Präsidenten derart rücksichtslos, dass dieser, um Walker und dessen Leute los zu werden, selbst eine Erhebung des unzufriedenen Volks gegen die Regierung anzettelte. In den Kampf wurden auch die anderen mittelamerikanischen Staaten hineingezogen.

Costa-Rica nahm Besitz von dem ganzen Kanalweg und von den Dampfern der Kanalgesellschaft. Dieselben hatte General Walker seiner Zeit als Pfand für rückständige Gebühren mit Beschlag belegt.

Der endlose Kampf erforderte schliesslich eine weitere militärische Einmischung der Vereinigten Staaten, welche Walker und seinen Anhang am 1. Mai 1857 gefangen nahmen und die Verwaltung Nicaraguas einer provisorischen Regierung übergaben.

Durch Vermittelung der anderen mittelamerikanischen Staaten gab auch Costa-Rica (4. Juli 1858) den Kanalweg und die erbeuteten Dampfer der Gesellschaft an Nicaragua zurück.

Fürs erste waren wohl jetzt in Nicaragua ruhige Zustände erreicht, aber nur unter Verlust aller Rechte und nahezu alles Besitzstands der Kanal- sowie der Transitgesellschaft. [§ 30]

§ 30 „Senate Executive Document“ No. 194. pp. 97—155 47th Congress 1st Session. — „House Executive Document“ No. 24 and No. 26. „House Journal“ 155, 1302, 1368. „Senate Executive Document“ No. 13 and 63, 35th Congress 1st Session. — Bancroft: „History of Central America“ Vol. III. — Belly: „Le Nicaragua et le Canal interocéanique“ Paris 1867. — W. V. Wells: „Walker's Expedition“ New-York 1864. — „Harpers Magazine“ Vol. 22, p. 693 New-York. — „Nicaragua Official Bulletin“ August 21st, Sept. 10th 1856. „Senate Executive Document“ No. 9 35th Congress 1st Session.

§ 31.

Die amerikanischen Bemühungen die politischen Verhältnisse des Kanalbaues zu regeln, stiessen ebenfalls auf grosse Schwierigkeiten. Abermalige Übergriffe der Engländer machten die schon so verworrenen Verhältnisse noch verwickelter. Das durch den Clayton-Bulwer Vertrag erworbene Recht, bei jedem zukünftigen Kanalbaue mitzuwirken, sowie die thatsächliche Aufrechterhaltung des Mosquito-Protektorats, genügte den Engländern noch nicht. Während die Vereinigten Staaten bestrebt waren, alle schwebenden Streitigkeiten zu erledigen und die durch den Clayton-Bulwer Vertrag angezeigte Richtung thatsächlich einzuschlagen, machten die Engländer einen abermaligen Versuch, ihren Herrschaftsrechten in Mittelamerika weitere Ausdehnung zu verschaffen. Ihren Angriffspunkt suchten sie dieses Mal in Honduras, einem ebenfalls aus der mittelamerikanischen Republik entstandenen selbständigen Staatswesen. Die vor der Ostküste dieses Landes gelegenen Inseln waren zur Zeit der Freibeuterzüge von Engländern besetzt gewesen; durch die Schlussakte von 1783 und 1786 musste England diesen Besitz wieder aufgeben, jedoch ohne dass dadurch sein Einfluss dort irgend welche Einbusse erlitten hätte. In demselben Augenblicke, in welchem die englische Regierung sich durch den Clayton-Bulwer Vertrag verpflichtete, von weiterem kolonisierendem Vorgehen in Mittelamerika unter allen Umständen abzustehen, erklärte sie in einem öffentlichen Manifeste obige Inseln zu gesetzmässigen englischen Kolonien.

Das machte das Mass des Unwillens der Amerikaner gegen die Engländer voll. Im Kongresse der Vereinigten Staaten kamen in erregter Sitzung alle Gewaltthaten zur Sprache, die seit Jahren in Mittel-Amerika seitens der englischen Regierung begangen worden waren. Hier wurde auch zum gerechten Erstaunen und grossen Empören der Kongressmitglieder die zwischen der Unterzeichnung und Ratifizierung des Clayton-Bulwer Vertrags von Clayton in eigenmächtiger Weise eingeschobene und nur ganz wenigen Mitgliedern durch zufällige Mitteilung bekannte Klausel (cf. p. 38) ans Licht gezogen.

An dieser Klausel war nichts zu ändern. Die Nordamerikaner blieben dagegen bei ihrer Interpretation des Clayton-Bulwer Vertrags, nach welcher die Honduras vorgelagerten Inseln und Mosquitoland keinesfalls gesetzmässig als von Britisch Honduras abhängige Gebiete betrachtet werden könnten; sie erklärten daher am 4. Januar 1853 ihrem Senat, dass die auf den Inseln von Honduras gegründeten englischen Kolonien, sowie die Ansprüche der Engländer auf das Mosquitoland in direktem Widerspruche mit dem Clayton-Bulwer Vertrag ständen.

So wurde die durch den Clayton-Bulwer Vertrag in unnatürlicher Weise beseitigte Krisis wieder hervorgerufen. Dieses Mal handelte es sich nicht nur um eine von Seiten Englands erfolgte Verletzung einer allgemeinen nationalen Doktrin Amerikas, sondern auch um den Bruch eines zwischen beiden Mächten geschlossenen Vertrags. Der amerikanischen Regierung war hierdurch eine auf einem Rechtsgrund basierte günstige Gelegenheit geboten, die Aufhebung des wertlos gewordenen Clayton-Bulwer Vertrags zu erlangen. Es ist klar, dass derselbe nur zu Streitigkeiten zwischen den Vereinigten Staaten und England führen, andererseits aber stets ein Hemmnis für die nationale wirtschaftliche Richtung in der Transitfrage bilden musste. Die letztere war der damaligen amerikanischen Regierung, die von den individualistischen Theorien noch zu sehr eingenommen war, zu begreifen unmöglich. Ihr erschien die spätere Teilnahme Englands bei dem Kanalbaue ganz unwesentlich. Das Verlangen der Union gieng einzig und allein dahin, die Engländer zur Aufgabe ihrer politischen Herrschaft in Mittelamerika zu veranlassen. § [31]

§ 32.

Ein langer diplomatischer Notenaustausch zwischen beiden Ländern belehrte England, wie ernsthaft dieses Mal

§ [31] „Congressional Globe" Vol. 26, pp. 158, 199, 204, 226, 235, 237, 246, 259, 265, 330, 338, 392, 403, 420, 502, 529, 609, 849, Appendix under „Colonization in North-America" „Clayton-Bulwer". — United Service Magazine" August 1850. — „Central American Affairs" and Enlistment Question" House Document. Govt. Printing Office Washington pp. 18—27, 43—46, 34th Congress 1st Session.

die Vereinigten Staaten an dem Festhalten der Monroe-Doktrin hingen. Durch die Wirren des Bürgerkriegs in Mittel-Amerika wurden nicht nur alle Aussichten auf die jetzige Ausführung des Kanalbaues zu Grabe getragen, sondern auch der Wert der englischen Ansprüche in Nicaragua und Honduras vielfach vermindert. England entschloss sich daher um den Preis der Verzichtleistung auf seine Ansprüche auf die Honduras Inseln und auf sein Protektorat über Mosquitoland, seine Rechte bei einem zukünftigen Kanalbaue zu sichern. Durch Vertrag vom 28. November 1859 erhielt Honduras die Herrschaft über die von England 1852 annektierten Inseln zurück, während am 28. Januar 1860 die Aufhebung des Protektorats über Mosquitoland erfolgte.

Durch diese Schritte gelang es der englischen Regierung die Vereinigten Staaten zu beruhigen, den Clayton-Bulwer Vertrag aber in vollem Umfange aufrecht zu halten. Sein zweites Ziel, die politische Herrschaft in Mittel-Amerika, hatte somit England wohl aufgeben müssen, sein Hauptziel, die positive Mitwirkung bei dem Baue und bei der Kontrolle eines zukünftigen Kanals, jedoch ungeschmälert bewahrt. Dem entschiedenen Vorgehen der amerikanischen Regierung war es zu danken, dass ohne blutiges Eingreifen der englische Besitz auf „Belize“ beschränkt wurde. Dieser Erfolg war teuer bezahlt; die Vereinigten Staaten mussten durch den noch in Kraft bestehenden Clayton-Bulwer Vertrag ihr Vorrecht über die Kontrolle irgend einer zukünftigen Transitroute mit England auf immer teilen. § [32]

KAPITEL IV.

§ 33.

Die amerikanische Regierung war zur Einsicht gekommen, dass die zugesicherte Beihülfe der Engländer jeden-

§ [32] „Senate Executive Document“ No. 194 pp. 100—105, 47th Congress, 1st Session. — Wharton: „Digest of International Law“ 2nd Edition Govt. Printing Office 1887, pp. 197—200.

falls für die Gegenwart keinen thatsächlichen Hintergrund hatte. Daher versuchte sie, trotz aller vorausgegangenen entmutigenden Vorkommnisse, ohne englische Mitwirkung sich selbst neuen Boden für eine zukünftige Kanalgesellschaft zu ebenen. Eine Kommission von Marine- und Landoffizieren erhielt von Präsident Buchanan am 3. März 1857 die Aufgabe, alle seit Colonel Childs auf private und staatliche Anregung gemachten Kanalvermessungen und Untersuchungen auf ihren praktischen Wert hin zu untersuchen. Gleichzeitig wurden neue Vermessungen veranlasst. § [33]

§ 34.

Den Bemühungen des Staatssekretärs des Auswärtigen, General Cass, gelang es am 16. November desselben Jahrs mit dem Vertreter von Nicaragua in Washington, Herrn Yrisarri, einen neuen Vertrag abzuschliessen. Derselbe hatte fast denselben Wortlaut wie der durch den Clayton-Bulwer Vertrag beseitigte Vertrag von Squier und hätte im Falle einer Ratifizierung den Vereinigten Staaten das Transitrecht durch Nicaragua nochmals erworben, den Engländern jedoch das Recht der Mitwirkung zuerkannt.

Eine vollständige Ablehnung von Seiten Nicaraguas erfolgte jedoch, welche einem Franzosen, Felix Belly, der einen grossen Einfluss daselbst erhalten hatte, zugeschrieben werden muss. Dieser hatte in einem öffentlichen Manifeste erklärt, dass „bis hierher alle Agenten der Vereinigten Staaten in Nicaragua bloss Mitschuldige und Helfer der Abenteurer gewesen seien“ — — — — „dass Nicaragua unter den Schutz der drei Nationen, welche das ottomanische Reich garantiert hätten, gestellt werden sollte!“

Durch diese utopischen Versicherungen bestrickt, hatte Nicaragua einen Kanalvertrag mit Belly unterzeichnet und die Verhandlungen mit den Vereinigten Staaten abgebrochen. Diese ihrerseits versicherten der Regierung von Nicaragua

§ [33] Sullivan: „Report on historical and technical information relating to the problem of interoceanic communication by way of the American Isthmus“ Govt. Printing Office Washington 1883.

auf das nachdrücklichste, dass ihre Rechte daselbst gewahrt werden müssten.

Um den phantastischen Vertrag des Franzosen bekümmerten sie sich nicht weiter; das Interesse der amerikanischen Regierung an dem Kanalbaue fieng an bergab zu gehen. Amerikanische Kapitalisten erbauten damals auf Grund des Vertrags mit Granada die Panama-Eisenbahn. Für den Kanalbau waren für den Augenblick alle Aussichten vernichtet und das Interesse für denselben auch bei den Bürgern der Vereinigten Staaten im Schwinden begriffen. § [34]

§ 35.

Trotzdem vereinigte sich, um von dem Wrack noch möglichst viel zu retten, ein Teil der Unternehmer, welche ehedem der atlantischen und pacifischen Schiffkanalgesellschaft angehört hatten, mit anderen Kapitalisten zur „mittelamerikanischen Transitgesellschaft". Diese erwarb von der Regierung von Nicaragua, welche die Nichtigkeit des Bellyschen Vertrags endlich einsah, am 20. Mai 1861 noch einmal für Dampfer das vorübergehende Transitrecht. Präsident Lincoln schickte am 5. Juni desselben Jahres zur Verbesserung der gegenseitigen Beziehungen einen Gesandten nach Nicaragua. Dieses räumte im Jahre 1863 der alten atlantischen und pacifischen Schiffkanalgesellschaft wieder alle früheren Rechte und Vorteile kontraktlich ein. Streitigkeiten zwischen den beiden Parteien brachten bald die Gesellschaft zu Falle. Sie blieb dem Namen nach noch längere Zeit bestehen.

Wie nach dem ersten Schiffbruche der Gesellschaft im Jahre 1857, so trat auch jetzt französische Unternehmungslust der immer noch offenen Frage näher. Im Jahre 1868 erwarb Michael Chevalier für Napoléon III., der sein Interesse an dem Kanalbaue nie verloren hatte, von Nicaragua das Recht des

§ [34] „Senate Executive Document" No. 194, p. 117, 133, 47th Congress, 1st Session. — „Foreign Relations of the United Staates" 1888 Govt. Printing Office, pp. 460–464. — „Carte d'Etude pour le Tracé et le Profil du Canal de Nicaragua" par Thomé de Gaumond, précédé de Documents publiés sur cette Question par M. Felix Belly, Paris 1858.

Kanalbaues. Dasselbe musste wegen der dem Kaiser damals so ungünstigen politischen Konstellationen ebenfalls unbenutzt bleiben. § [35]

§ 36.

Wenn wir den Erfolg der auf einen Kanalbau zielenden Bestrebungen dieser ganzen Zeit zusammenfassen, so war dieser ein negativer. Die Hoffnung, das Projekt realisiert zu sehen, war auf lange Jahre hinausgeschoben; nicht die geringste Aussicht war vorhanden, dem erstrebten Ziele auch nur einen Schritt näher zu kommen. Oder konnte man das einzige Überbleibsel, die Bestimmung im Clayton-Bulwer Vertrage, welche das Zusammengehen Englands und Amerikas in der Kanalfrage bestimmte und welche den Vereinigten Staaten die alleinige Kontrolle über den Kanal entriss, einen Erfolg nennen?

Der individualistischen Richtung der Regierung der Vereinigten Staaten war die nationale Seite des Kanalbaues zum Opfer gefallen: England war als Mitwirker und Mitkontrolleur bei demselben aufgenommen worden, ohne dass die Amerikaner, welchen die Beseitigung aller Schwierigkeiten oblag, irgend welchen Gegenvorteil erlangt hatten.

§ [35] „Executive Document" No. 56, 32nd Congress 2nd Session. — „Senate Executive Document" No. 194, p. 21, 47th Congress, 1st Session. — „The American Atlantic and Pacific Ship Canal Company. A Reputation of its Claim to the Nicaragua-Route" Evening Post Job Print New-York Jan. 31st 1888. — „Gaceta Oficial" Managua Nicaragua February 27th 1887.

IV. ABTEILUNG.

KAPITEL I.

§ 37.

Wenn auch in den folgenden Jahren der Ausbruch des Bürgerkriegs die Vereinigten Staaten noch weiter von der Transitfrage abzog, so trat diese doch, nachdem sie ungeachtet der internationalen Regierungsrichtung durch den Ausgang des Kriegs und den Erwerb von Californien in natürlicher Weise allmählich wieder eine nationale geworden war, mit dem Frieden abermals in den Vordergrund aller Erörterungen. Denn durch den Krieg wurde eine innige Vereinigung und Verbindung mit den westlichen Staaten ein politisches Erfordernis.

Die früheren Fragen über die englische Mitwirkung bei einem Kanalbaue und über den Clayton-Bulwer Vertrag traten zu dieser Zeit in den Hintergrund gegen das Bestreben, auf irgend eine Weise eine engere Verbindung zwischen den westlichen und östlichen Küsten des durch den Krieg geeinten Uniongebiets zu erhalten. Auf transkontinentale Eisenbahnlinien und auf einen Kanalbau durch den mittelamerikanischen Isthmus richtete daher die Regierung ihr Augenmerk. Dieses Streben wurde gefördert durch die Freigabe der Sklaven von amerikanischer Seite, durch welche der seit langer Zeit schwebende Hauptdifferenz-

punkt zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua beseitigt und den Intriguen der mit den südlichen Sklavenbesitzern verbundenen Abenteurer, welche in Nicaragua die Sklaverei wieder einführen wollten, ein Riegel vorgeschoben wurde.

Bei diesen neuen Verhältnissen waren daher die Vereinigten Staaten abermals imstande, in ihrer Politik auf die alte Grundlage der Monroe-Doktrin zurückzukommen, dem Freundschaftsbunde mit Nicaragua weiteren Ausdruck zu verleihen und mit diesem Staate vereint von politischer Seite aus dem gewünschten Kanalbaue förderlich zu sein.

Der von diesem Gesichtspunkte aus am 20. Juli 1868 ratifizierte Vertrag zwischen den beiden Ländern, welcher sich dem Wortlaut der Verträge von 1849 und 1857 (cf. 34 und 47) ziemlich genau anschloss, begründete ein bis heute bestehendes freundschaftliches Verhältnis zwischen den Regierungen Nicaraguas und der Vereinigten Staaten.

Der Kontrakt erwarb letzteren das Transitrecht durch Nicaragua gegen die Garantie der Neutralität der Transitroute, stand aber den anderen Nationen, darunter in erster Linie England, nicht im Wege, einen ähnlichen Vertrag zu schliessen; denn die durch den Clayton-Bulwer Vertrag gebundenen Nordamerikaner konnten die ausschliessliche Kontrolle über den Kanal nicht übernehmen.

Bei diesem Vertrage fingen erst die Vereinigten Staaten an, den Druck des noch aufrecht erhaltenen Clayton-Bulwer Vertrags zu fühlen, ein Druck, welcher, wie wir sehen werden, von da an immer heftiger empfunden wurde. § [37]

§ 38.

Die politischen Verhältnisse, wenigstens so weit sie Nicaragua betrafen, waren somit für den Kanalbau geklärt; die wirtschaftlichen einer Untersuchung zu unterziehen, liess sich nun auch die amerikanische Regierung angelegen sein.

---

§ [37] „Foreign Relations of the United States“ 1868 Govt Printing Office Washington.

Der Bericht des Flottensekretärs ergab die Ungenauigkeit und Unzuverlässigkeit der bis dahin an dem Isthmus angestellten Vermessungen.

Da es unmöglich war auf diese hin die für den Kanalweg geeignetste Stelle zu bestimmen, wurden auf Befehl der amerikanischen Regierung in den Jahren 1870 bis 1876 in vollkommen wissenschaftlicher Weise alle notorisch möglichen Kanalwege an Ort und Stelle von Ingenieuren der Flotte unter Oberaufsicht des Vorstehers des Seeamts, des Admirals Ammen, sorgfältig vermessen.

Zur Prüfung dieser Berichte sowie aller Kanalpublikationen und zur Wahl des besten Wegs hatte Präsident Grant am 13. März 1872 eine Kommission ernannt, deren Mitglieder der Oberingenieur des Heers, General Humphreys, der Vorsteher des Seamts, Admiral Ammen, und der Superintendant der Küstenüberwachung, Herr Patterson, waren.

Dieselbe erklärte (7. Februar 1876) „die nicaraguische Route vom bautechnischen, gewerblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus“ für die beste. Auf dieses Urteil stützte sich das Vertrauen des amerikanischen Volks. Durch das entschiedene Vorgehen der amerikanischen Regierung waren die bislang zerrütteten Verhältnisse für den Bau eines Kanals durch Nicaragua wieder in Ordnung gebracht worden. § [38]

§ 39.

Zu gleicher Zeit war das Interesse der Franzosen für einen Kanal besonders rege geworden. In Paris hatte sich im Jahre 1876 „die internationale Gesellschaft für den interozeanischen Kanal“ gebildet, welche eine eventuell erlangte Konzession zu einem Kanalbaue an eine andere Kanalbaugesellschaft weiter zu verkaufen beabsichtigte.

§ [38] „Senate Executive Document“ No. 15, 46th Congress 1st Session. — Sullivan „Report on historical and technical information relating to the Problem of interoceanic communication by way of the American Isthmus“ pp. 29—31, Govt. Printing Office 1883.

Diese Konzession erhielt die Gesellschaft von den Vereinigten Staaten von Columbia, nachdem unter dem französischen Flottenlieutenant Lucian Napoléon Wyse ganz rohe Vermessungen am Isthmus von Panama gemacht worden waren.

Die Gesellschaft verstand es durch irgend welche Mittel, den berühmten Erbauer des Sues-Kanals, den Herrn de Lesseps, für ihr unvollendetes rohes Projekt zu gewinnen. Auf dessen Einfluss hin trat zu Paris unter Vorsitz der Pariser geographischen Gesellschaft eine internationale Konferenz von Ingenieuren und Kanalinteressenten aller Länder zusammen. Sie sollte die beste Route für den Kanal bestimmen. Als Kommissäre ernannte Präsident Hayes am 19. April 1879 den obenerwähnten Admiral Ammen und Herrn Menocal, einen mit Vermessungen am Isthmus wohl vertrauten Flotteningenieur.

Die Konferenz trat am 15. Mai desselben Jahres zusammen und bestand aus 71 Franzosen und 62 Ausländern. Lesseps und seine Parteigänger vertraten das Projekt, einen Kanal à niveau quer durch den Isthmus von Panama zu bauen trotz der gegenteiligen Vorstellungen des Ingenieurs Cellers, welcher im Auftrage der Gesellschaft den Vermessungen beigewohnt und dieses Projekt stets als unausführbar bekämpft hatte.

Entgegen den gewichtigen Versicherungen der amerikanischen Kommissäre und der Einsprache des berühmten englischen Ingenieurs Sir John Hawkshaw, dass die Kosten, welche besonders die Überschwemmungen des Chagres Flusses verursachen, einen Kanal à niveau unrentierbar machen müssten, entgegen der Mehrheit aller der Ingenieure, welche persönlich Vermessungen an dem mittelamerikanischen Isthmus angestellt hatten, siegte die Ansicht von de Lesseps und seiner Genossen.

Die offizielle Veröffentlichung der Verhandlungen der Konferenz (29. Mai 1879) konnte daher folgenden Passus enthalten: „Le Congrès estime que le percement d'un canal interocéanique à niveau constant, si désirable dans l'intérêt du commerce et de la navigation, est possible, et que le canal maritime pour répondre aux facilités indispensables d'accès et d'utilisation qui doit offrir avant tout un passage de ce genre devra être dirigé du Golfe de Simon à la baie de Panama."

Unter dem Eindrucke dieser Publikation bildete de Lesseps die Panama-Kanalgesellschaft, welche von der „internationalen Gesellschaft für den interozeanischen Kanal“ (cf. p. 52) die Konzession abkaufte und bald durch reichliche Einzahlungen über grosse Summen verfügen konnte. § [39]

§ 40.

Den wirtschaftlichen Zielen dieser europäischen Privatkanalgesellschaft entgegen zu arbeiten und dem Kanalbaue durch Geltendmachen ihres Transitrechtes durch den Isthmus von Panama ein Hindernis zu bereiten, verschmähten die Vereinigten Staaten; waren sie doch durch die Vermessungen ihrer Ingenieure vollkommen von der Erfolglosigkeit des ganzen Unternehmens überzeugt!

Sobald aber eine politische Allianz der europäischen Grossmächte zum Schutze der Neutralitätsgarantie der Landenge und des Kanals von Panama vorgeschlagen wurde, widersetzten sich die Nordamerikaner derselben auf das entschiedenste; hatten sie ja doch durch den 1848 geschlossenen Vertrag mit Neu-Granada, welcher seine Gültigkeit auch nach der Vereinigung dieses Lands mit den Vereinigten Staaten von Columbia beibehielt, die Garantie der Neutralität schon allein übernommen und dieselbe in ihren unruhigen Kriegsjahren auf das beste zu wahren gewusst! Wo lag da noch ein Grund zu einer weiteren Garantie der europäischen Grossmächte!

Die vorgeschlagene politische Allianz verlief bald im Sande, nicht aber die durch dieselbe ins Leben gerufene heftige Erregung des nordamerikanischen Volks, durch welche der Regierung auf das schlagendste die Fehler ihrer früheren internationalen Richtung in der Transitfrage bewiesen wurden.

Die Beschlüsse des Kongresses und die diplomatischen Noten der Regierung an die anderen Mächte enthalten fortan

§ [39] „International Canal-Congress“ „Instructions to Rear Admiral Daniel Ammen and Civil Engineer A. G. Menocal U. S. N.“ - „Reports of the Proceedings of the Congress“ Govt. Printing Office Washington 1879.

das Verlangen der Vereinigten Staaten, dass jede Wasserstrasse durch den mittelamerikanischen Isthmus unter ihrer ausschliesslichen politischen Kontrolle stehen müsse. Somit war der von der Monroe-Doktrin vorgezeichnete Weg wieder eingeschlagen und diese zum ersten Male in unmittelbare Anwendung auf die Transitfrage gebracht.

Wohl war sich die Regierung der Vereinigten Staaten bewusst, dass nach dem Clayton-Bulwer Vertrag England bezüglich der ausschliesslichen Kontrolle Zugeständnisse zu machen seien, — in dem Vertrage von Nicaragua im Jahre 1868 hatten sie daher keine ausschliessliche Kontrolle über diesen Kanalweg übernommen, — doch hoffte sie, nachdem die Bedingungen für den Clayton-Bulwer Vertrag hinfällig geworden waren, dass eine auf Änderung desselben abzielende Verständigung auf gütliche Weise herbeigeführt werden könne.

Diese Hoffnung der amerikanischen Regierung hat sich bis heute nicht erfüllt, da sich England natürlich weigert, den Wünschen der Vereinigten Staaten durch Abänderung des unglücklichen Clayton-Bulwer Vertrags entgegen zu kommen und auf ein Recht zu verzichten, das die Amerikaner durch eigene Schuld in dem einmaligen Aufgeben der Monroe-Doktrin verloren hatten. § [40]

KAPITEL II.

§ 41.

Die durch den Clayton-Bulwer Vertrag in unbefriedigender Weise geregelten Beziehungen der Vereinigten Staaten zu England und die thatsächliche Inangriffnahme des Panama-Kanals hinderten das amerikanische Volk nicht, der Transitfrage nach wie vor grosses Interesse zu bewahren.

Wohl trat es der Ausführung des Panamaprojekts, wie wir gesehen, mit starken Zweifeln entgegen und beachtete

§ [40] „Executive Document“ No. 112, „House Reports“ No. 1121, 46th Congress, 2nd Session. — „Miscellaneous Documents“ No. 16, 46th Congress, 3rd Session. — „Senate Executive Document“ No. 194, pp. 157—177, 47th Congress, 1st Session.

dasselbe nur wenig. Um so kräftiger erregte ein anderer Plan die Herzen der Amerikaner.

Der berühmte Ingenieur und Erbauer der Mississippi-Jetty, Capitain Eads, wollte durch den Isthmus von Tehuantepec eine Schiffseisenbahn erbauen; die Regierung der Vereinigten Staaten wurde hierzu um nationale Beihülfe angegangen.

Obwohl eine bedeutende Anzahl Kongressmitglieder diesem Antrage sympathisch gegenüber stand, war und blieb die Majorität dem Wege durch Nicaragua treu.

Der Ausdruck dieser Meinung zeigte sich bald darin, dass unter Vorsitz des Kapitän Phelps eine Reihe amerikanischer Kapitalisten und Würdenträger zur Bildung der „provisorischen interozeanischen Kanalgesellschaft“ schritten.

Ihren Bemühungen gelang es von Nicaragua am 22. Mai 1880 eine sehr günstige Konzession für den Kanalbau zu erwerben. Die Gesellschaft wandte sich hierauf am 15. Dezember 1881 an den Kongress der Vereinigten Staaten mit der Bitte, nicht bloss unter den politischen Schutz, sondern auch unter die finanzielle Garantie der amerikanischen Regierung gestellt zu werden, und hoffte, dass die Regierung trotz der Bestimmungen des Clayton-Bulwer Vertrags die erbetene nationale Beihülfe erteilen könnte.

War auch im allgemeinen der Kongress dieser Bitte günstig geneigt, so glaubte er die verlangte finanzielle Garantie nur bei dem Besitze der ausschliesslichen Kontrolle der Transitroute übernehmen zu dürfen, welche aber nach den Bestimmungen des Clayton-Bulwer Vertrags ihm nicht zustand; ausserdem war es damals dem Kongress unmöglich, einen definitiven Entscheid zwischen dem Eadsschen und dem nicaraguischen Projekte zu fällen. Beide Eingaben blieben daher unberücksichtigt. Von höchstem Interesse für die Entwickelung der Transitfrage ist übrigens das damalige Verlangen der amerikanischen Kapitalisten nicht nur nach dem politischen Schutze, sondern auch nach der thatsächlichen wirtschaftlichen Mitwirkung der nationalen Regierung bei ihrem Unternehmen.

Es ist dies der Ausdruck der neuen Auffassung der Transitfrage, die durch die allgemeine wirtschaftliche Entwickelung in den Vereinigten Staaten ins Leben gerufen worden war, der Idee der engeren staatlichen Mitwirkung bei dem Kanalbaue selbst. Und diese Idee bildet gewissermassen den Übergangspunkt von der ersterbenden individualistischen Richtung zu der aufblühenden heutigen nationalen Richtung in der wirtschaftlichen Seite der Kanalfrage. § [41]

§ 42.

Das ablehnende Verhalten der amerikanischen Regierung hatte für den Eadsschen Plan dessen sofortigen Zusammenbruch, für die provisorische Gesellschaft dagegen deren Erweiterung in eine regelrechte Körperschaft „The Maritime Canal-Company“ zur Folge. Diese versuchte ihrerseits selbständig das notwendige Kapital aufzubringen in der Absicht, den ganzen Kanalbau allein durchzuführen. Der Versuch missglückte. Am 30. September 1884 liet die von Nicaragua erteilte Konzession mit der Gesellschaft ab, wodurch diese gezwungen wurde, von ihrem Plane Abstand zu nehmen. Dieser Zusammenbruch leistete der neuen Idee der staatlichen Mitwirkung bei dem Baue eines Transitwegs weiteren Vorschub, erschien doch als Privatunternehmen die Ausführung desselben unmöglich! Von dem einen Extrem, der vollkommenen staatlichen Ablehnung dem Privatunternehmen gegenüber, verfiel nun die amerikanische Regierung in das andere, einen Transitweg einzig als Staatsunternehmen zu bauen. Es war dies im Jahre 1884 unter Präsident Arthur. Um die Idee aber durchzuführen, war eine Änderung des Clayton-Bulwer Vertrags unbedingt nötig.

In diesem Dilemma veranlasste die Regierung, die einen der projektierten Transitwege unter allen Umständen ausgeführt sehen wollte, einen weiteren Notenaustausch mit dem englischen

§ [41] „Senate Reports“ No. 368. „House Reports No. 1698, 47th Congress, 1st Session. — „Senate Reports“ No. 952, 47th Congress, 2nd Session. — „House Reports“ No. 211, 46th Congress, 3rd Session.

Kabinette. Inzwischen hatten eingehende Prüfungen gezeigt, dass der Eadssche Plan unzweckmässig, ja kaum ausführbar sei.

Daher vereinigte sich abermals das gesammte Interesse der Amerikaner auf das beabsichtigte Unternehmen in Nicaragua; während dieser Zeit (1884) schloss der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Frelinghuysen, abermals einen Kanalvertrag mit Nicaragua ab, dem zufolge:

1. Der Kanal von der Regierung der Vereinigten Staaten gebaut werden, jedoch sowohl den Vereinigten Staaten als auch Nicaragua gemeinschaftlich angehören,
2. Nicaragua das für den Kanalbau notwendige Land ohne Entgelt hergeben, und
3. die Vereinigten Staaten das *ganze* Gebiet von Nicaragua garantieren sollten.

Wohl hatte der Ingenieur Menocal ungemein günstige Berichte über die jüngsten Vermessungen eingereicht, doch waren die auf die Abänderung des Clayton-Bulwer Vertrags abzielenden neuen amerikanischen Versuche abermals gescheitert.

Der neue Präsident Cleveland liess, im Glauben die Bedingungen des Vertrags aus obigem Grunde nicht eingehen zu dürfen, denselben fallen, ehe er im Senat zur Schlussabstimmung gelangt war. Abermals mussten die Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua geregelt werden, abermals stand der Kanalbau Privatunternehmern offen. § [42]

§ 43.

So war die Stimmung für die brennende Frage von einer vollkommen individualistischen zu einer vollkommen nationalen geworden.

§ [42] „The Interoceanic Canal across Nicaragua and the Attitude toward it of the Government of the United States“ by Thomas B. Atkins Secretary of the Maritime Canal Company N. Y. Printing Company 1890. — „Senate Executive Document“ No. 194, pp. 9—25, Nos. 16 u. 78, 47th Congress, 1st Session. — „Senate Executive Document“ No. 26, 48th Congress, 1st Session. — „Executive Document“ No 99, 49th Congress, 1st Session, „New-York Tribune“ December 18th 1884.

Beide Richtungen zeigten sich unhaltbar, wie dies aus der Natur der ganzen Frage hervorgehen musste.

Nunmehr beginnt für die wirtschaftliche Seite der Transitfrage eine ruhigere Entwickelung, denn die nationale Richtung fing allmählich an, die ältere individualistische zu absorbieren, die Vorteile der älteren Richtung aufzunehmen und deren Nachteile auszuscheiden.

Der Mittelweg war gefunden und angebahnt durch einige von den Gründern der Maritime-Kanalgesellschaft, die durch alle diese Fehlschläge sich nicht hatten abschrecken lassen.

Diesen war es gelungen, genügendes Kapital für den Beginn des Kanalbaues unter sich selbst aufzubringen. Sie bildeten im Oktober 1886 nochmals eine provisorische Gesellschaft, für welche Menocal am 24. April 1887 abermals von Nicaragua eine neue Konzession für einen Kanalbau erwarb.

Zahlreiche Ingenieure und Arbeiter langten unter Führung von Lieutenant Peary zur Vornahme der letzten Vermessungen und des definitiven Entscheids für die Route am 17. Dezember in Nicaragua an. Sie entschieden sich ebenfalls für den erwählten Kanalweg.

In diesem Jahre hatte die Panamagesellschaft, nachdem sie von den im Jahre 1879 für den ganzen Kanalbau veranschlagten 1,070,000,000 Frs. schon ungefähr die Hälfte verausgabt, dagegen bloss ein Fünftel des Kanals fertig gestellt hatte, eingesehen, dass ein rentabler Kanal à niveau durch den Isthmus von Panama unausführbar sei und höchstens durch Schleusenthore beendigt werden könnte. Das Vertrauen in die Panamagesellschaft fing zu wanken an mit der Einsicht, dass die nicaraguische Route vor allem für Schleusenthore geeigneter sei. In demselben Masse, wie der Stern dieser Gesellschaft und des Plans von Eads sank, stieg das Vertrauen in diese neue nicaraguische Gesellschaft, der sich nun alle Hoffnungen für einen Kanal zuzuwenden begannen!

Die Regierung der Vereinigten Staaten unterstützte, wenn auch in unoffizieller Weise, die neue Privatgesellschaft und leistete ihr zuerst ihre Beihülfe dadurch, dass sie sich

bemühte, alle in Nicaragua noch bestehenden politischen Hindernisse dem Kanalbaue aus dem Wege zu räumen.

Costa-Rica hatte, wie wir gesehen haben (p. 43), im Jahre 1858 Nicaragua die ganze Kanalroute überlassen, nachdem als Grenze beider Länder der San Juan festgesetzt worden war. Eine Änderung im Laufe des Flusses erzeugte zwischen den genannten Republiken neue Grenzstreitigkeiten, welche natürlich die Arbeiten am Kanalbau störten.

Durch Vermittelung der amerikanischen Regierung einigten sich schliesslich die streitenden Parteien im Jahre 1886 im Interesse des mittelamerikanischen Friedens und des begonnenen Kanalbaues dahin, die Entscheidung dem Präsidenten der Vereinigten Staaten zu überlassen. Cleveland sprach zur Zufriedenheit beider Parteien am 22. Mai 1888 die ganze Kanalroute Nicaragua zu, Costa-Rica aber volle Vergütung für alle durch den Kanalbau entstandenen Beschädigungen. § [43]

§ 44.

Die Maritime-Kanalgesellschaft erhielt, nachdem sie einen bestimmten Kompensationskontrakt mit Costa-Rica geschlossen hatte, am 9. August 1888 von der Regierung dieses Lands auch die Konzessionen für den Kanalbau. Durch diese günstigen Konstellationen ermutigt und der Sympathie des Volks und der Regierung sicher, erbat schliesslich am 10. Januar 1888 die provisorische Gesellschaft von dem Kongresse der Vereinigten Staaten die Anerkennung als juristische Person unter dem Namen der „Maritime Canal-Company".

§ [43] Atkins: Sec. Maritime Canal Company „The Interoceanic Canal across Nicaragua and the Attitude toward it of the Govt. of the U. S." pp. 47—49. — „House Executive Document" Part. II, Nos. 732, 735, 739, 743, 43th Congress, 1st Session; Part. I, Nos. 157, 168, 44th Congress, 1st Session; Part. I, Nos. 59—61, 48th Congress, 1st Session. — „Foreign Relation of the United States" 1888, „Clevelands Award" Govt. Printing office. — „Gaceta Oficial", „Managua Nicaragua" 27th February 1887. — „New-York Tribune" January 11th 1891. — „Senate Report" No. 1944, Appendix I., 51st Congress, 1st Session.

Da in einer Gewährung dieser Bitte nur ein Verleihen eines weiteren wirtschaftlichen Schutzes der Regierung für die Gesellschaft und kein Ausschluss Englands von der Kontrolle über den Kanal zu sehen war, wurde sie am 7. Februar 1889 mit grosser Stimmenmehrheit im Kongresse bewilligt.

Am 20. desselben Monats erlangte durch Präsidentsunterschrift die Maritime-Kanalgesellschaft die Rechte einer juristischen Person unter den Gesetzen der Vereinigten Staaten.

So war der erste Schritt in der neuen Richtung thatsächlich erfolgt: die Kanalgesellschaft stand nunmehr unter dem wirtschaftlichen und politischen Schutze der amerikanischen Regierung; die Idee der staatlichen Mitwirkung in dem Kanalbaue hatte hierdurch weiter Wurzel gefasst.

Auf diese politische und wirtschaftliche Grundlage fussend, trat dann die Maritime-Kanalgesellschaft am 4. Mai 1889 offiziell als juristische Person mit einem Stammkapital von 100000000 Dollars ins Leben unter Leitung der Herren: Frederick Billings, Charles P. Daly, Daniel Ammen, Francis A Stout, Horace L. Hotschkiss, Edward F. Beale, Hiram Hitchcock, C. Ridgeley Goodwin, A. C. Cheney, J. F. O'Shaughnessy, H. C. Taylor, J. W. Miller, A. S. Crowninschield, A. G. Menocal u. a.

Gegenwärtig stehen an ihrer Spitze: Präsident Hiram Hitchcock, Vizepräsident Charles P. Daly, Sekretär und Schatzmeister Thos. B. Atkins.

Zur Maritime-Gesellschaft gehört als notwendige Zweiggesellschaft die sogenannte „Baugesellschaft", welche die letzten Vermessungen durchführte und der die technische Ausführung des Kanals jetzt obliegt. Sie wird geleitet durch: Warner Miller als Präsident, Alfred Cheney als Vizepräsident, Jakob W. Miller als Sekretär, Henry Hoyt als Schatzmeister, und durch A. G. Menocal als Oberingenieur. § [44]

§ [44] „Report of the Maritime Canal Company of Nicaragua to the Secretary of the Interior of the United States" 1890, Govt. Printing office. — „Senate Report" 1944, Appendix K., 51st Congress, 1st Session.

§ 45.

Schon 14 Tage nach Konstituierung der Gesellschaft erfolgte die Absendung der ersten Arbeitskräfte, welche sofort nach ihrer Ankunft (3. Juni 1889) das grosse Unternehmen begannen.

Ausser den Ingenieuren sind augenblicklich auch eine Menge Arbeiter beschäftigt. Gesunde und schöne Wohnungen für die Leiter und die Arbeiter sind erbaut, ebenso grosse Magazine, gut eingerichtete Krankenhäuser, Maschinenhallen, Werfte u. s. w.

Eine Wasserleitung führt vom Gebirge nach Greytown; 16,09 km weit ins Land hinein erstreckt sich eine Eisenbahnlinie, während über 160,9 km Telegraphen- und Telephonverbindung gelegt sind. Die Hindernisse der kleineren benutzten Flussläufe sind beseitigt; der Hafendamm des San Juan ist nahezu fertig, auch sieht der Hafen von Greytown seiner baldigen Vollendung entgegen.

Der Gesundheitszustand der Arbeiter ist vollkommen befriedigend; rührig arbeiten neben amerikanischen die der Panamagesellschaft abgekauften Baggerboote; ungefähr 90000 cbm Erde des Kanals sind schon weggeschafft! Dies sind die Arbeiten, welche bis heute von dem Kanalbaue schon thatsächlich ausgeführt sind.

Dem Geldmarkte sind die Wertpapiere der Gesellschaft noch nicht übergeben; die notwendigen bisherigen Ausgaben für Konzessionen und Arbeiten sind durch Versprechungen in Pfandbriefen und durch unbedeutende Aktienverkäufe an Mitglieder der Gesellschaft bestritten worden. Die vorgeschrittenen Arbeiten am Kanale machen grössere Geldmittel erforderlich; der Zeitpunkt ist erreicht, wo die Börse die Papiere der Gesellschaft übernehmen muss.

Da die Gesellschaft einer finanziellen Garantie der Regierung entbehrt, die Papiere also Spekulationspapiere sind, so wird zur Zeit der Versuch gemacht, ein Banquiersyndikat aus den Vereinigten Staaten, London, Berlin, Frankfurt a. M.

und Amsterdam für einen möglichst günstigen Vertrieb derselben zu gewinnen. § [45]

KAPITEL III.

§ 46.

Die Wertpapiere der Gesellschaft sind dem Weltmarkt noch nicht übergeben. Mittlerweile haben die neuen Ideen in der Transitfrage in den Vereinigten Staaten und in dem Kongresse eine bestimmte „Kanalpartei" gezeitigt. Zwar ist dieselbe vor der Hand noch eine Unterpartei, auch hat keine der grösseren politischen Parteien obige Idee ihrem offiziellen Programme einverleibt, doch gewinnt es nunmehr den Anschein, als ob die Republikaner jene neue national-staatssozialistische Kanalrichtung mit ihrer Reziprozitätsidee verschmelzen wollen. Die neue Strömung basiert, wie näher erörtert wurde, auf den beiden Betrachtungen der Kanalfrage, auf der wirtschaftlichen und politischen oder kurz, auf dem Besitze und der Kontrolle des Kanals.

1. Was die wirtschaftliche Seite anbetrifft, so erklärt vor allem die Kanalpartei, dass das Kanalunternehmen ein zu gewaltiges sei, um der Verantwortlichkeit Privater überlassen zu werden. Würde es als Privatunternehmen begonnen, so müssten sowohl wegen dieser Verantwortlichkeit, als auch wegen des grossen Risikos und der Aussicht, die ersten sechs Jahre keine Zinsen zu erhalten, und wegen des durch den Panamakrach erzeugten Misstrauens des Publikums gegen jedes Kanalunternehmen, die Wertpapiere der betreffenden Kanal-

§ [45] „Report of the Division Engineer, Work performed by the Nicaragua Canal Construction Company prior to October 8th 1890. Summary of Hospital Service." — „Hearing before a Sub-Committee on the Foreign Relations of the United States Senate. Thursday May 22nd 1890, in Relation to the Nicaragua Canal Company." — „The Maritime Canal of Nicaragua" Speech of Hon. John T. Morgen of Alabama in the Senate of the United States Friday February 6th 1891. — „New-York Sun" Sunday May 24th 1891. — „Executive Document" No. 5, 51st Congress, 2nd Session.

Gesellschaft zu billigen Preisen und hohem Zinsfusse an der Börse verkauft werden. Dieser Diskonto würde dann den Kostenaufwand des Kanals weit über die eigentlichen Baukosten hinaus steigern, so dass die Durchfuhrtaxe der Schiffe eine Steigerung erfahren müsste. Alle diese Nachteile werden nach Ansicht genannter Partei dadurch vermieden, dass die Regierung der Vereinigten Staaten das ganze Unternehmen unter ihre wirtschaftliche Kontrolle nimmt und dasselbe unter ihrer Garantie ausführen lässt.

Die Kanalpartei ist ferner der Meinung, dass die

2. Politischen Verhältnisse noch deutlicher als die wirtschaftlichen für ihren Plan sprächen.

Der Besitz und die Kontrolle des nicaraguischen Kanals sei für die zukünftige Entwickelung der Vereinigten Staaten eine politische Notwendigkeit. Fremdes Kapital sei stets für grosse amerikanische Unternehmungen bereit, während das amerikanische in lokalen Unternehmungen ruhe. Auf diese Weise könnte es kommen, dass der Besitz und damit implicite die Kontrolle eines als Privatunternehmen ausgeführten Kanals in fremde Hände übergehe, eine Eventualität, welche vor allen Dingen vermieden werden müsse. Stände noch immer der Clayton-Bulwer Vertrag dieser Richtung im Wege, dann sei es Pflicht der Regierung, ihre Freiheitsrechte von England durch irgend welche Zugeständnisse wieder zu erlangen und die veraltete Grundlage des Clayton-Bulwer Vertrags den modernen Bedingungen anzupassen. § [46]

§ 47.

Dieser Meinung der neuen Partei wurde am 11. April 1890 durch eine aus der Mitte des Kongresses gestellte Re-

§ [46] „Senate Report“ No. 1944, 51st Congress, 1st Session. — „Engineering News“ Sept. 14th 1889. — „California Bankers Magazine“ October 1890. — „London Daily News“ Feb. 9th 1891. — „New-York Herald“ April 20th 1891, Jan. 13th 1891. — „New-York Tribune“ Jan. 11th, March 2nd, March 17th, March 19th, March 25th April 22nd 1891. „Louisville Courier Journal“, Dec. 14th 1891. — „Cleveland Leader“, Dec. 14. 1891. — „Pittsburg Dispatch“, Dec. 14th 1891.

solution Ausdruck gegeben. In derselben hiess es, die Senatskommission der auswärtigen Angelegenheiten solle die ganze Frage einer eingehenden Untersuchung unterwerfen und ihre Ansicht über die zukünftige Stellungsnahme der Regierung kund thun. Am 10. Januar 1891 erklärte diese Kommission, dass ihrer Meinung nach die amerikanische Regierung die ganze finanzielle Einrichtung des Kanalunternehmens unter ihre wirtschaftliche Kontrolle, ohne Verletzung des Clayton-Bulwer Vertrags nehmen könne.

Zu gleicher Zeit überreichte die Kommission dem Senat eine Bill, auf Grundlage welcher die Regelung der Verhältnisse am besten erfolgen würde.

Die wichtigsten Punkte dieser Bill sind:

1. Das Stammkapital der Gesellschaft wird auf 100000000 Dollars beschränkt.
2. Den Nominalbetrag und die Zinsen der Pfandbriefe, die von der Gesellschaft bis zu obigem Betrage auf ihre Besitzungen als erste Hypothek ausgegeben werden, soll die Regierung der Vereinigten Staaten garantieren.
3. Die Regierung übernimmt den Vertrieb der Pfandbriefe, so bald Geld für den Kanalbau notwendig wird; von den erhaltenen Summen allein soll der Kanal gebaut werden.
4. Die Gesellschaft wird mit diesen staatlich garantierten Pfandbriefen für alle ihr bisher erwachsenen Kanalausgaben jeder Art entschädigt; alle bestehenden Zahlungsverpflichtungen werden in derselben Weise beglichen.
5. Die schon ausgegebenen und zugesprochenen Aktien der Gesellschaft werden zurückgezogen, der Verkauf derselben eingehalten und das Aktienkapital der Gesellschaft (100000000 Dollars) nach folgendem Plane verteilt:
   a) Als Versicherung für ihre Garantie werden 70000000 Dollars der Regierung der Vereinigten Staaten übergeben, welche das Recht haben soll, von den fünfzehn Mitgliedern des Direktoriums der Gesellschaft acht zu ernennen.

b) Nicaragua und Costa-Rica erhalten in diesen Aktien die Kaufsummen für die erlangten Konzessionen, Rechte, Ländereien u. s. w. mit 7500000 Dollars.

c) Den heutigen Aktienbesitzern wird, nachdem ihre Ausgaben durch die garantierten Pfandbriefe ersetzt sind, auch das Recht zugesprochen, für 3000000 Dollars unversteuerbare Aktien zu behalten.

d) Der Rest darf nur unter Zustimmung der Regierung in Umlauf gesetzt werden und nur dann, wenn das aus den Pfandbriefen gelöste Geld für den Kanalbau nicht ausreichen sollte.

Diesem Plane nach würde der finanzielle Teil des ganzen Unternehmens verstaatlicht werden, während nach wie vor die praktische Ausführung des Kanalbaus in die Hände der Maritime-Gesellschaft gegeben wäre. Da die amerikanische Regierung die oberste Aufsichtsbehörde bilden würde, so wäre die Arbeit selbst scharf kontrolliert und es würden die durch den Verkauf der genannten Pfandbriefe erlösten Summen erst dann von dem Regierungsschatzmeister ratenweise ausbezahlt, wenn Geldmittel zum thatsächlichen Bau des Kanals nötig erscheinen.

Dieser Plan enthält sämmtliche Forderungen der neuen Kanalpartei. Durch ihn ist das Spekulationsgeschäft vollkommen ausgeschlossen. Würden die Vereinigten Staaten Eigentümer des Kanals, so würden auch die Baukosten den Voranschlag keinesfalls wesentlich überschreiten. Die Wirkung einer solchen Verstaatlichung des Kanalunternehmens auf die Politik, die Frage nach der politischen Kontrolle des Kanals und deren Ausübung, sowie die sich ergebenden Erörterungen über die alten Bestimmungen des Clayton-Bulwer Vertrags gehören der Zukunft an. Bei der geschichtlichen Betrachtung der Transitfrage haben sie daher keinen Platz. § [47]

§ [47] „A bill to amend an Act to incorporate the Maritime Canal Company of Nicaragua“ Bill S. 4827. „Senate Report“ 1944 51st Congress, 1st Session.

§ 48.

Eine Entscheidung ob Staats- oder Privatunternehmen, ist bis heute noch nicht erfolgt. Der neuen Kanalpartei stehen die konservativen Elemente der beiden grösseren politischen Parteien der Vereinigten Staaten entgegen, nach deren Meinung die Regierung sich in Privatunternehmen überhaupt nicht mischen soll und vorzüglich nicht in diesem Falle, wo der Schauplatz des Unternehmens in fremdem Gebiete liegt. Wolle man sich jedoch von Staatswegen in die Angelegenheit mischen, so fordern sie ein vollkommenes Einverständnis mit England, dessen Forderungen zuvor in jeder Weise zu befriedigen seien.

Wird die Maritime-Gesellschaft den Kanal als Privatunternehmen ohne Mitwirkung der Regierung erbauen, wird es der amerikanischen Regierung gelingen, ihre durch einen alten unnützen Vertrag gebundenen Hände auf friedlichem Wege diesen Fesseln zu entreissen, oder muss am Ende noch das Schwert diesen gordischen Knoten der Transitfrage lösen? Alles dies sind wiederum Fragen, welche die Zukunft beantworten wird. Ich übergehe sie, denn meine Aufgabe bei dieser geschichtlichen Betrachtung war, die Entwickelung und heutige Grundlage des nicaraguischen Kanalprojekts darzustellen.

Ende des ersten Buchs.

Druckerei der „Strassburger Neuesten Nachrichten“, vorm. H. L. Kayser.